



PAIKALLISESTI KESTÄVÄN  
LAPIN MATKAILURAKENTAMISEN  
LÄHTÖKOHDAT

NÄKÖKULMIA ARKKITEHTUURISUUNNITTELUUN





PAIKALLISESTI KESTÄVÄN  
LAPIN MATKAILURAKENTAMISEN LÄHTÖKOHDAT  
NÄKÖKULMIA ARKKITEHTUURISUUNNITTELUUN

Diplomityö  
Marjaana Juujärvi

Oulun yliopiston arkkitehtuurin yksikkö  
Pääohjaaja: Aulikki Herneoja  
merkkejä: 199 200, sivuja: 136

Kuvat Lapin luonnosta:  
@ Marjaana Juujärvi

Oulussa 6.5.2020  
Marjaana Juujärvi



TIIVISTELMÄ

Tämä on tutkielmapainotteinen arkkitehtuurin diplomityö paikallisesti kestävästä matkailurakentamisesta Lapissa. Tarkastelen aihetta etsien näkökulmia ja keinoja arkkitehtisuunnittelun tueksi. Työni tavoitteena on luoda katsaus kestävän kehityksen mukaiseen matkailurakentamiseen, tarkastella arkkitehtuurin vaikutusmahdollisuuksia niihin, sekä soveltaa esiin nousseita teemoja Lapin ja sen paikallisuuden kannalta.

Ensimmäisessä luvussa pohdin, mihin kestävää kehitystä tarvitaan, ja minkälaisia vaikutuksia rakentamisella sekä matkailulla on yleisellä tasolla. Avaan kestävän kehityksen käsitettä ja sitä tukevien toimintamallien periaatteita.

Toisessa luvussa tarkastelen rakentamista ja matkailua muun muassa ekologisen, taloudellisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyysden kautta. Käyn läpi erilaisten kestävyysden näkökulmien ilmenemistä rakentamisen lainsäädännössä, ohjauksessa sekä arkkitehtuurikeskustelussa. Tällä tavoin tuon esille arkkitehtisuunnittelun vaikutusmahdollisuuksia ja vastuuta kestävän kehityksen eteenpäin viemiseksi.

Kolmannessa luvussa sovellan esittelemiäni näkökulmia ja toimenpiteitä tarkastelemalla paikallisesti kestävää matkailurakentamista Lapissa. Käyn läpi millaisia paikallisia ominaispiirteitä Lapin rakennuskulttuuri sekä luonto tarjoavat. Lisäksi pohdin, miten Lapin paikallisuutta voidaan ilmentää matkailuarkkitehtuurissa, ja miten paikallisuuden kokemista voidaan vahvistaa arkkitehtuurin luomilla elämyksillä.

Asiasanat: kestävä kehitys, kestävä rakentaminen, kestävä matkailu, matkailuarkkitehtuuri, kestävyys, vastuullisuus, paikallisuus, elämys







## ABSTRACT

This is a research-oriented architecture diploma thesis of locally sustainable travel building in Lapland. I examine the topic in search of perspectives and means to support architectural design. My objective is to create an overview to sustainable development in travel building and to regard different possibilities of architectural influencing. I also aim to apply the transpired themes to the locality of Lapland.

In the first chapter I contemplate on the necessity of sustainable development and what kind of effects construction and travel industry have in general. I also explain the concept of sustainable development and the operational models that advocate it.

In the second chapter I reflect upon building and travelling through ecological, economical, social and cultural sustainability. I review the manifestations of different sustainable points of views in legislation and guidance of construction, as well as general architectural discussion. In this way I introduce means and possibilities of architectural influencing and responsibilities for steering sustainable development forward.

In the third chapter I adapt the introduced actions and points of view by examining locally sustainable travel building in Lapland. I review the local characteristics of Lapland's building culture and nature. I also discuss how the locality of Lapland can be expressed in travel architecture and how experience of locality can be strengthened by architectural experiences.

Keywords: sustainable development, sustainable building, sustainable travel, travel architecture, sustainability, responsibility, locality, experience



SISÄLLYS

Tiivistelmä  
Abstract  
Esipuhe

JOHDANTO	013
----------	-----

LUKU 1	MIHIN KESTÄVÄÄ KEHITYSTÄ TARVITAAN?	019
1.1	Rakentamisen vaikutukset	024
1.2	Matkailun vaikutukset	026

LUKU 2	KESTÄVÄ KEHITYS	033
2.1	Kestävä matkailu	042
2.2	Kestävä rakentaminen ja sitä tukeva arkkitehtuuri	050

LUKU 3	LAPIN PAIKALLISUUDEN ILMENTÄMISEN MAHDOLLISUUDET ARKKITEHTISUUNNITTELUSSA	078
3.1	Lapin paikan hengestä	090
3.2	Lapin elämyksistä	021

Lopuksi





ESIPUHE

Olen asunut suurimman osan elämästäni Lapissa. Kotipaikkakuntani Rovaniemen luonto ja maisemat ovat aina inspiroineet minua. Muistoihini kuuluvat lukuisat marjastusretket metsiin ja soille sekä kalastusreissut järville eri vuodenaikoina. Tärkeäksi on muodostunut myös vanhempieni lapsuudenkotien ympäristöt Kemijokivarren vanhoilla asutusalueilla Auttin sekä Juujärven ympäristöissä. Auttikönkäällä olen kokenut vesiputouksien jyllinän ja oppinut alueen uittohistoriasta. Juujärvellä taas olen kiivennyt rakkakivikkoiselle vaaralle ihastelemaan järvi- ja maalaismaisemaa, joka on minun lisäkseni arvokkaana pidetty myös valtakunnallisesti. Tästä ainutlaatuisesta kotiseutuni luonnosta ja maisemasta kiitollisena ihmettelinkin usein kulkiessani Rovaniemen keskustassa, kuinka sen vallitseva rakennuskanta ei tuntunut heijastelevan ympäristöään sellaisella arvostuksella kuin se mielestäni olisi ansainnut. Tämä taisi ajaa minut jo lapsena haaveilemaan arkkitehdin urasta.

Lapsuuden kotini sijaitsee kävelymatkan päässä joulupukki-teeman ympärille rakennetusta Pajakylästä sekä sisähuvipuisto Santa Parkista, jonne kyläilevät sukulaiset usein halusivat vierailulle. Näin kuinka lomakylän turistimäärät vuosien myötä kasvoivat ja heitä varten tuli yhä enemmän palveluita kuten kelkka-ajeluita, merkkiliikkeitä sekä lasi-igluja. Kesäisin joululaulut taas kaikuivat huvittavasti tyhjällä aukiolla eikä turisteja näkynyt missään. Itse veimme sukulaiset yleensä myös metsäreittiä pitkin läheisen vaaran päälle ihastelemaan hyvin avautuvaa maisemaa Ounas- ja Kemijoen suistoon. Vaaran päällä oli nuotiopaikka sekä luontoon turvekattoineen sulautuva ”kammi”, jonka äärellä harvoin törmäsi turisteihin Pajakylän läheisyydestä huolimatta. Santa Parkin suosio hiipui, mutta vaaran päältä avautuvaan, vuoden-aikojen ja sään alituisesti muokkaamaan maisemaan, ei kyllästynyt koskaan. Pohdinkin usein, miksei myös matkailu perustunut paikallisiin voimavaroihin vaan muualta tuotuun ja keksittyyn tarinaan.

Myöhemmin matkattuani laskettelemaan erilaisiin Lapin matkailukeskuksiin huomasin, etteivät nekään kuvastaneet paikallisuutta alppityylisine rakennuksineen ja kaupunkimaisine katuineen. Paikalliset olisivat varmaankin vieneet minut muualle, katsomaan jotain heille tärkeäksi muodostunutta paikkaa. Ulkomailla matkatessani taas havahduin huomaamaan kuinka maisemat muuttuvat lentokentältä lähtiessä vähitellen vaatimattomista asuinalueista siistimmiksi, valmiiksi turisteille rakennetuiksi ja paikallisesta kulttuurista irralliseksi hotellialueiksi. Osa trooppisista saarista saattoi olla pyhitetty esimerkiksi huvimajoille, mutta osa yhdessä meren kanssa niiden tuottamille jätteille. Näillä matkoilla aloin ymmärtämään matkailun ongelmia ja omaa rooliani niiden tuottamisessa. Oma taustani Lapissa sekä kokemukseni matkailusta antoivat pohjan diplomityöni kohteelle sekä -aiheelle.

▼ Juuvaara, Juujärvi ja Juujärvi

@ Janne Hovi







## JOHDANTO

Näin diplomityön tekemisen mahdollisuutena tutustua poikkitieteellisesti matkailumaantieteen alaan. Minua oli myös pitkään kiinnostanut syventyä tarkastelemaan ekologista rakentamista, jotta voisin suunnitellessani paremmin ymmärtää tekemieni ratkaisujen vaikutuksia. Näiden kiinnostuksen kohteiden yhdistämiseksi aloinkin ensimmäisenä etsiä myös matkailumaantieteen alan kentältä tietoa ekologisesta matkailusta. Nopeasti kuitenkin huomasin, että käsitettä harvoin tarkasteltiin yksinään; matkailun ekologisuudesta puhuttiin melkein aina osana kestävän matkailun käsitettä, johon kuuluivat tasavertaisina myös sosiaalinen, kulttuurinen sekä taloudellinen näkökulma. Matkailun kestävyys on myös Oulun yliopiston maantieteen tutkimusyksikön keskeisimpiä teemoja, mikä inspiroi minua perehtymään tähän kokonaisvaltaisempaan tarkasteluun myös arkkitehtuurin kentällä. Huomasin kuitenkin etsiessäni aiheesta tietoa, että kestävyys ymmärretään arkkitehtien välisessä keskustelussa usein lähinnä ekologisena kestävyyttenä ja muista kestävän kehityksen tavoitteista sekä niiden toteuttamisesta arkkitehtuurin keinoin ei samalla tavalla löydetä tietoa. Koska matkailun alalla kestävyiden kysymykset olivat niin merkittävässä asemassa, halusin löytää matkailurakentamista käsittelevää tutkielmapainotteista työtäni varten vastauksia myös siihen, mitä kestävä matkailurakentaminen on ja miten sitä voitaisiin tukea arkkitehtuurisuunnittelun keinoin.

Tarkastelen diplomityössäni Suomen Lapin nykymaakunnan aluetta, sillä kokemukseni alueesta sekä paikallisuuden kokemukseni Rovaniemeltä tarjosivat työlleni hyvän pohjan. Sivuan työssäni myös vuoteen 1944 asti Suomelle kuuluneen Petsamon alueen vaiheita. Viittaaan Lapilla tekstissäni koko nykymaakunnan alueeseen, vaikka Lappi tarkoittaa maantieteellisesti ja historiallisesti vain maakunnan pohjoisosaa eli poissulkien etelä- ja länsiosat, joita kutsutaan Peräpohjolaksi sekä Länsipohjaksi (Hautajärvi 2014, s. 24-25).



Tahdoin diplomityössäni ymmärtää, mitä on kestävä matkailu ja voisi-ko sitä tarkastelemalla löytää uusia näkökulmia myös kestävää kehitystä tukevaan arkkitehtuurisuunnitteluun. Halusin lisäksi löytää tietoa kestävän rakentamisen eri ulottuvuuksista sekä siitä, mikä osuus arkkitehtuurilla on tässä prosessissa. Pyrin myös selvittämään, mitä nämä kestävyyttä tukevat tekijät olisivat erityisesti Lapin matkailun kontekstissa. Lisäksi halusin tarkastella, miten matkailuarkkitehtuurin avulla voitaisiin samalla kuvastaa paikallisuutta kuten maakunnan ainutlaatuista luontoa. Tavoitteenani tutkielmassani oli siis selvittää, miten Lapissa kestävän kehityksen mukaista matkailurakentamista voitaisiin toteuttaa arkkitehtuurin keinoin.

Diplomityöni ensimmäisessä pääluvussa pohjustan aihetta tarkastelemalla rakentamisen ja matkailutoiminnan aiheuttamia globaaleja ongelmia, mutta toisaalta myös sitä, millaisia hyötyjä matkailu on tuonut. Toisessa pääluvussa avaan kestävän kehityksen käsitettä sekä etsin vastauksia siihen, mitä kestävä rakentaminen ja matkailu oikein ovat. Pohdin myös, millaista on kestävää kehitystä eteenpäin vievä arkkitehtuuri.

Viimeisessä eli kolmannessa pääluvussa syvennyn paikallisuuden tarkasteluun, sillä se nousi tärkeäksi tekijäksi kaikissa kestävän matkailurakentamisen ulottuvuuksissa sekä matkailijoiden toiveissa. Paikallisuuden huomiotta jättämisestä Lapin matkailussa ja sen arkkitehtuurissa on myös seurannut vakavia haittoja kohteen asukkaille: matkailu on esimerkiksi osallistunut saamelaisten esineellistämiseen sekä heidän rakennuskulttuurinsa vääristelyyn. Paikallisuus tarjoaa kuitenkin hyvin huomioituna myös mielenkiintoisia lähtökohtia suunnitteluun. Miten alueen luonnon huomioiminen arkkitehtuurissa voisi esimerkiksi synnyttää matkailuelämyksiä ja voisivatko nämä tunneperäiset kokemukset vahvistaa matkailijoiden luontosuhdetta tai ymmärrystä paikallisista? Eläydyn pohtimaan millaisin eri tavoin Lapin paikallisuutta eli rakennuskulttuuria, luontoa, valoa sekä vuodenaikojaa voitaisiin ilmentää arkkitehtuurissa. Käyn myös läpi erilaisia keinoja

vahvistaa arkkitehtuurin luomia elämyksiä. Keskityn diplomityössäni kulttuuriseen ja sosiaalisen kestävyYTEEN, sillä nämä tekijät ovat erityisen merkittäviä matkailulle ja jäävät usein vähemmälle huomiolle rakentamisen kestävyyttä tarkastellessa. Ekologisen kestävyYden kehittämisestä rakentamisessa ja arkkitehtuurisuunnittelussa käydään jatkuvasti vilkasta keskustelua, ja uusia standardeja kehitetään esimerkiksi vähähiilisemmän rakentamisen toteuttamiseksi. Koska tästä näkökulmasta tuntuu löytyvän jo valmiiksi tietoa arkkitehtisuunnittelun tueksi, en käsittele diplomityössäni yksittäisiä keinoja ekologisesti kestävien rakennusten suunnitteluun. Kaikkien muiden kestävyYden ulottuvuuksien tukeminen, edistää samalla myös taloudellista kestävyYttä, minkä takia en ole painottanut sitäkään erillisenä näkökulmana. Sen sijaan pyrin tarkastelemaan kaikkia ulottuvuuksia kokonaisvaltaisesta näkökulmasta käsin.

Kiinnitän huomioni erityisesti rakennussuunnittelun, vaikka ymmärrän myös kaavoituksen ja korjausrakentamisen merkityksen kestävän kehityksen edistämisessä. Olen käyttänyt myös mahdollisuuksien mukaan esimerkkeinä jo vieraillemiani arkkitehtuurikohteita tai sijainteja niin Lapissa asuessani kuin matkatessani, sillä koen siten parhaiten ymmärtäväni kestävyYden ja erityisesti paikallisuuden eri ilmenemis-  
muodot, toisin kuin esimerkiksi lukemalla markkinointiin tarkoitettuja arkkitehtuurikohde-esittelyjä.

Lähdemateriaalinani käytin monipuolisesti kirjallisuutta, luentovideoita, podcasteja sekä artikkeleita. Alustuksessa puhuessani maapallon rajallisuudesta käytän tukenani Suomen Ympäristökeskuksen eli SYKEN Policy Briefiä, joka on päättäjille ja asiantuntijoille suunnattu kannanotto ja jossa esitetään erilaisia näkökohtia ja suosituksia toimenpiteiksi. Kestävästä rakentamisesta puhuessani käytän lähteinäni erityisesti Ympäristöministeriön sekä Rakennusteollisuus RT ry:n rakentamisen ohjauksesta kertovia artikkeleja sekä käyn läpi Suomen arkkitehtiliitto SAFA:n julkaiseman Arkkitehti -lehden julkaisuissa käytyä keskustelua kestävästä rakentamisesta Suomessa.



Lapin matkailuarkkitehtuuria on tutkittu harmillisen vähän. Historian näkökulmasta sitä on tarkastellut Harri Hautajärvi vuoden 2014 väitöskirjassaan *Autiotuvista lomakaupunkeihin*. Sen lappilainen konteksti sekä kestävyiden ja paikallisuuden näkökulmat ovat antaneet tälle tutkielmalle tärkeitä suuntaviivoja. Kestävää matkailurakentamista maankäytön ohjauksen näkökulmasta taas on tarkasteltu Aalto-yliopiston insinööritieteen korkeakoulun ja Metsäntutkimuslaitoksen eli Metlan tutkimushankkeessa, jonka tuloksena kirjoitettiin *Miten kestävä matkailualue tehdään? -käsikirja suunnittelun ja rakentamisen tueksi*. Siinä käsiteltiin monialaisesti arkkitehtuurin, yhdyskuntasuunnittelun, energiatekniikan ja luontomatkailun näkökulmasta, miten pohjoisilla alueilla tulisi suunnitella ja rakentaa kestävästi. MATKA-hanke toteutettiin vuosina 2009-2011 ja Aalto-yliopiston arkkitehtuurin laitoksen tutkimusryhmää sekä koko hanketta johti arkkitehti Aija Staffans. Rakennussuunnittelun näkökulmaa käytiin läpi luvussa Loma-alueiden energiatehokas arkkitehtuuri, jossa keskityttiin lähinnä ekologiseen kestävyYTEEN. Käsikirjassa erityisesti arkkitehtuurinlaitoksen tutkimusryhmään kuuluneen maisema-arkkitehti Eija Hasun sekä Metla:n professorin Liisa Tyrnäväisen tarkastelut matkailijaodotuksista Ylläksellä, auttoivat ymmärtämään, miten eri toimijat halusivat paikallisuuden näkyvän matkailurakentamisessa.

Menetelmiä paikallisuuden huomioimiseen arkkitehtuurin ja matkailun suunnittelun tueksi ovat tarkastelleet Oulun yliopiston Arkkitehtuurin yksiköstä Miia Mäkinen, matkailumaantieteilijä Kaarina Tervo-Kankare sekä Lapin yliopiston luontomatkailututkija Outi Rantala. *Väylänvarrella – Tieteidenvälisen dialogin soveltamisesta luontomatkailukohteiden suunnitteluun* -artikkelissaan he kertovat haluavansa pohjustaa sellaisten vuorovaikutteisten suunnittelumenetelmien kehittämistä, jotka korostavat paikallisuuden ja luonnon huomioimista. Osallistuin itse heidän kenttäkurssilleen, jossa opeteltiin käyttämään monipuolisesti aisteja, hyödyntämään paikallisilta saatua tietoa sekä suunnittelemaan näiden kokemusten pohjalta. Pystyin hyödyntämään kurssilla oppimaani sekä artikkelin materiaalia diplomityössäni.

Miia Mäkinen ja Outi Rantala tarkastelevat myös yhdessä diplomityöni ohjaajan Aulikki Herneojan sekä Lapin yliopiston matkailututkija Maria Hakkaraisen kanssa tulevaisuuden majoituskonsepteja artikkelissa *Inscrutable nature-based spatial experience - The challenges and opportunities for studying contemporary accommodation architecture of tourism destinations in the Arctic*. Tavoitteena oli löytää arkkitehtuurin alan tietämyksen aukkoja ympäristötietoisien luontomatkailun tukemiseksi, etenkin majoituskonseptien kehittämisen kannalta. Artikkelini auttoi ymmärtämään, miten matkailuarkkitehtuurissa voitaisiin hyödyntää paremmin luontoperustaisia moniaistisia elämyksiä. Lisäksi sisustusarkkitehtien Marjut Nousiaisen, Heikki Lindroosin sekä muotoilijoiden Meri Valtan, Dario Vidalin ja metsänhoidontutkija Petri Heinon sekä käyttäytymistieteiden tutkijan Juha Häkkisen kirjoittama teos *Restoratiivisen ympäristön suunnittelu* tarjosi mielenkiintoista ajatusta moniaistisuuden terveydellisistä vaikutuksista.

Matkailun kestävyYTTÄ tutkiessani käytin lähteinä Maailman matkailujärjestön eli UNWTO:n sekä Yhdistyneiden kansakuntien eli YK:n ympäristöohjelman julkaisua *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*, jossa on tarkasteltu laajasti erilaisia kestävän matkailun käsitteitä sekä toimenpiteitä. Suomalaisista lähteistä tärkeäksi muodostui Pekka Borgin vuonna 1997 toimittanut kokoelmateos *Kestävä matkailu*. Pekka Borg on tehnyt pitkän työuran luonnon puolesta; hän on kirjoittanut aiheesta tietokirjoja sekä esimerkiksi toiminut valtion luonnonsuojelunvalvojana, Urho Kekkosen kansallispuiston johtajana, Matkailun osaamiskeskuksen suunnittelujohtajana sekä Helsingin yliopiston dosenttina. Pekka Borg avaa omassa artikkelissaan *Kestävä kehitys - kestävyys matkailussa* kattavasti matkailun vaikutuksia, kestävän matkailun käsitettä ja sen erilaisia periaatteita. Lapin matkailusta kertoakseni käytin lähteenäni Lapin liiton julkaisemaa *Lapin matkailustrategia 2020-2023* julkaisua. Lisäksi käytin Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskuksen eli LEO:n *Elämys-tuottajan käsikirjaa*, joka tarjosi hyvän pohjan matkailuelämyksien syntyyn vaikuttavia tekijöiden tarkasteluun.





*"Että ymmärtäisimme säilyttää pohjoista luontoa lapsillemme  
ja tulisimme tietoiseksi siitä tosiseikasta,  
että pohjoinen luonto sellaisena kuin sen tunnemme, katoaa,  
mikäli emme toimi nyt.*

*Sillä niinä upeimpina hetkinä erämaan sylissä,  
jolloin olen pääsyt todistamaan uskomattomia välähdyksiä  
huikean pohjoisen luontomme rippeistä,  
olen tuntenut palan nousevan kurkkuun  
ja tuntenut henkeni salpautuvan."*

*- Haataja Antti, Pohjoinen: Jälkemme maailman laidalla, 2018*

## LUKU 1

MIHIN KESTÄVÄÄ  
KEHITYSTÄ TARVITAAN?



Ihmiskunnan toiminta muuttaa maapallon järjestelmiä kiihtyvällä vauhdilla. Kehittäessä yhteiskuntaa ja taloutta sekä rakentaessa uutta ympäristöä tulisi muistaa, ettei luonnonvaroja ole planeettallamme loputtomasti. Yhteiskunnan hyvinvointi on riippuvainen toimivista luonnon prosesseista ja siksi toimintaa tulisi sopeuttaa maapallon kestävyyskykyyn.

Vuonna 2009 Ruotsalaisen Stockholm Resilience Centren johtaja Johan Rockström (2009) laati yhdessä lähes kolmenkymmenen muun tutkijan kanssa mallin, joka kuvastaa maapallon vakautta sekä siirtokykyä säätelevää yhdeksää prosessia: ilmastonmuutos, merien happamoituminen, yläilmakehän otsonikato, typen ja fosforin kierto, makean veden käyttö, maankäytön muutokset, monimuotoisuuden heikkeneminen, ilmakehän pienhiukkaset ja kemiallinen saastuminen. Tutkimus asettaa niille raja-arvot, ilmakehän pienhiukkasia ja kemiallista saastumista lukuun ottamatta, joiden sisällä ihmiskunta voi jatkaa kehittymistään kestävästi myös tulevaisuudessa. Tutkimuksen mukaan planeettamme rajat on ylitetty ainakin ilmastonmuutoksen, monimuotoisuuden heikkenemisen, maankäytön muutoksien sekä typen ja fosforin kierron osalta. Rajojen ylittämisen seurauksena riski äkillisille ja jopa peruuntumattomille ympäristömuutoksille kasvaa. (Rockström et al. 2009) Tutkimus on päivitetty vuonna 2015 (Steffen et al.) ja sen ovat tunnustaneet monet tahot kuten Suomen Yhdistyneiden kansakuntien eli YK:n (2020) liitto sekä Suomen ympäristökeskus eli SYKE (2018).

SYKE:n julkaisemassa Policy Briefissä (Furman et al. 2018) on hyödynnetty Suomen itsenäisyyden juhlarahaston eli SITRAn koordinoiman Suomen kestävä kehityksen asiantuntijapaneelin jäsenten näkemyksiä. Julkaisussa kerrotaan, etteivät edellä mainitut yhdeksän prosessia ole toisistaan riippumattomia, mikä tulee ottaa huomioon ongelmia ratkottaessa. Muutoin kielteiset vaikutukset voivat kiihdyttää toisiaan tai ongelma saattaa vain siirtyä toisaalle. Aina etsittäessä ratkaisua yhteen ongelmaan kuten ilmastonmuutokseen, tulisi siis

huomioida ratkaisutavan vaikutukset myös muihin prosesseihin, sillä niiden välillä voi olla jopa maailmanlaajuisia riippuvuussuhteita. (Furman et al. 2018) Myöhemmin tarkastelen muun muassa, sitä miten ilmastonmuutoksen ongelmia ratkaistaessa esimerkiksi muovin saatetaan hyväksyä rakennukseen, sillä sen merkitys rakennuksen elinkaaren hiilijalanjäljessä voidaan arvioida pieneksi, mutta lopulta sen käyttö voikin uhata luonnon monimuotoisuutta kulkeutuessaan mikro-muoveina meriin ja sen eliöihin.





Pohjoismaiset valtiot tunnetaan edistyksellisinä sekä tasa-arvoisesti hyvinvointia asukkailleen jakavina maina, mutta unohdamme usein millä kustannuksella olemme hyvinvointivaltiomme rakentaneet. SYKE:n julkaisussa Furman et al. (2018) esittelee vuonna 2018 O'Neill et al. tekemän tutkimuksen, jonka mukaan yksikään Euroopan valtio ei ole kasvattanut hyvinvointiaan ekologisen kestävyysvaatimalla tasolla. Tutkimuksessa on yhdistelty planeetan rajojen ja ekologisen kestävyysmittareiden kanssa sosiaalisia tavoitteita, joita ovat: tyytyväisyys elämään, terveiden elinvuosien tavoite, yhteys sähköverkkoon, sanitaatio, toimeentulo, ravinto, koulutus, sosiaalinen tuki, demokratian laatu, tasa-arvo ja työllisyys. (Furman et al. 2018)

Furman et al. (2018) tarkentaa tarkastelun Suomeen ja kertoo, että valtio on saavuttanut kaikki sosiaaliset tavoitteet, lukuun ottamatta työllisyyttä, mikä on mahdollistettu toimivan sosiaalipolitiikan sekä taloudellisen kasvun avulla. Samalla Suomi kuitenkin ylittää kaikki ekologisen kestävyysreunaehdot, makean veden käyttöä lukuun ottamatta. Suomalaisten kulutus ei siis ole kestävää koska henkeä kohden lasketun kulutuksen ympäristövaikutukset ylittävät oikeudenmukaisuuden rajan. Suuri luonnonvarojen ja energian kulutus vaarantaa ihmiselämää ylläpitäviä luonnon prosesseja ja siten samalla murentaa myös hyvinvoinnin ja talouden perustaa. Reunaehtoien ylittyminen aiheuttaa yhteiskunnalle ongelmia esimerkiksi pakolaisuuden, köyhyyden ja epätasa-arvon lisääntymisenä, mikä taas osaltaan voi aiheuttaa konflikteja kuten sotia ihmisryhmien välille. (Furman et al. 2018)

Kestävää kehitystä tarvitaan sellaisen muutoksen eteenpäin viemiseen, joka tukee yhteiskunnan ja talouden lisäksi myös niiden pohjana toimivaa ekologista kehitystä. Kestävän kehityksen takaamiseksi tarvitaan nopeaa suunnan muutosta. Suomessa kestävyysvajeen takaisin maksamiseksi tulisi erityisesti tarkastella kulutus- ja tuotantorakennetta. Miten rakentaminen ja matkailuosallistuvat tähän kulutukseen ja millaisia ongelmia ne voivat aiheuttaa ympäristöllemme sekä yhteiskunnallemme?





### 1.1 RAKENTAMISEN VAIKUTUKSET

Rakentaminen kuluttaa huomattavan osan maapallomme luonnonvaroista; ympäristöministeriön tiedotteessa (Hakaste & Kuittinen 2019a) kerrotaan, että rakennukset ja rakentaminen käyttävät puolet maapallon luonnonvaroista ja noin 40 prosenttia kokonaisenergiasta sekä tuottavat noin kolmanneksen kasvihuonepäästöistä. Tästä rakentamisen kulutuksesta ja rakennusten käytöstä aiheutuu erilaisia kuormituksia, jotka voidaan jakaa neljään kategoriaan (esim. Punkki 2003): maankäyttöön sekä luonnon monimuotoisuuteen suuntautuvaan rasitukseen, luonnonvarojen kuten materiaalin ja veden kulutukseen, energiasurssien käyttöön sekä maaperään, ilmaan ja vesistöihin päätyviin päästöihin.

Ympäristöongelmat voidaan jakaa myös suoriin vaikutuksiin kuten teollisuuden paikallisiin ilmansaasteisiin sekä epäsuoriin vaikutuksiin kuten raaka-aineiden tuotannon aiheuttamiin ja muualle leviäviin jätevesiin tai lämmityksestä syntyviin ilmastoon vähitellen vaikuttaviin hiilidioksidipäästöihin (esim. SYKLI 2016, s. 5). Epäsuorat ongelmat voivat olla huomattavasti vakavampia kuin suorat vaikutukset, mutta niitä on myös vaikeampi tunnistaa. (SYKLI 2016, s. 5) Vaikuttamalla rakentamisen aiheuttamaan kulutukseen, voidaan merkittävästi vähentää kulutuksen kokonaismäärää ja siten myös niistä aiheutuvia ongelmia.

Ympäristöministeriön rakennusmateriaalien ympäristövaikutuksista kertovan raportin (Ruuska et al. 2013) mukaan rakentaminen aiheuttaa ongelmia ympäristöön sen eri vaiheissa: raaka-aineiden hankinnassa, kuljetuksissa, tuotteiden valmistamisessa, rakennusmaan käyttöön-otossa sekä maansiirroissa ja itse rakentamisessa. Raportin mukaan suuri osa rakennusten vaikutuksista syntyy sisäympäristön ja rakennuksen muun toimivuuden ylläpitoon tarvittavasta energiankäytöstä. (Ruuska et al. 2013)

Koska uudisrakentamisessa on kuitenkin jo siirrytty hyvin energia-tehokkaaseen rakentamiseen, on rakentamisen ohjauksessa nykyään alettu keskittyä enemmän rakennusmateriaalien valmistuksesta sekä rakennusjätteistä syntyviin ongelmiin (Hakaste & Kuittinen 2019b).

On myös herännyt keskustelua sellaisesta kokonaisvaltaisemman ja pitemmän aikavälin tarkastelun tarpeesta, jossa huomioidaan millaisia ongelmia rakennuksen lyhyt käyttöikä, monimutkaiset rakenteet sekä synteettiset materiaalit aiheuttavat luonnolle ja ihmisille. Arkkitehtiliiton puheenjohtaja Henna Helander esimerkiksi lainaa kestävän kiinteistöliiketoiminnan professori Seppo Junnilaa; rakentamisesta aiheutuva hiilipiikin tasaaminen vie hänen mukaansa 40 vuotta, mutta rakennukset, joita nyt puretaan ovat keskimäärin juuri sen ikäisiä. Tämä ei Helanderin mukaan voi olla kestäväää. Samalla ratkaistessa ympäristöongelmia on hyvinvoinnille tärkeät viihtyisyyden ja turvallisuuden kysymykset unohdettu hänen mielestään täysin. (Helander 2020, 45:00, 46:20)

Vaikka rakentamisen aiheuttaman kulutuksen vähentäminen onkin erityisen tärkeää, on ympäristöongelmia ratkaistessa huomioitava myös hyvinvoinnin ja talouden kysymykset. Rakentaminen voikin huonosti suunniteltuna aiheuttaa ongelmia myös terveydelle, esimerkiksi rakenteista johtuvien sisäilmaongelmien tai kemikaalien takia, ja taloudelle lyhyen elinkaaren tai huonon käyttöasteen aiheuttamana. Rakentamisella on siis merkittäviä vaikutuksia ympäristölle, ja sen kautta epäsuorasti myös yhteiskunnalle. Nämä samat vaikutukset koskevat lisäksi matkailurakentamista, varsinkin jos rakentaminen suunnataan vaikutuksille herkkään luontomatkailukohteeseen.

1.2 MATKAILUN VAIKUTUKSET

Matkailu voi luoda ikimuistoisia kokemuksia ja tuoda elämään jotain sellaista, mitä arki ei tarjoa, sekä parhaimmillaan muuttaa matkailija käsityksiä maailmasta sekä itsestään. **Matkailu** on maailman matkailujärjestön eli UNWTO:n mukaan toimintaa, jossa:

*”– ihmiset matkustavat tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella olevaan paikkaan ja oleskelevat siellä yhtäjaksoisesti korkeintaan yhden vuoden ajan (12 kuukautta) vapaa-ajanvieton, liikematkan tai muussa tarkoituksessa.”* (UNWTO/Tilastokeskus 2020).

Matkailu on Borgin ja Conditin (1997) mukaan myös taloudellista toimintaa, jossa matkailijat voidaan nähdä kohteeseen saapuvina ympäristökuluttajina. Toiminnalla on monia vaikutuksia matkailun resursseihin eli alueen luontoon ja kulttuuriin. Näille perusvoimavaroille on vaikea asettaa hinnallista arvoa, minkä takia niitä saatetaan kuluttaa liikaa ympäristön ehdoilla. (Borg & Condit 1997, s. 5-6)

Pekka Borgin (1997, s. 39) mukaan matkailun negatiiviset vaikutukset voidaan jakaa suurpiirteisesti kahteen ryhmään: rakenteista sekä matkailijoista johtuviin ongelmiin. **Rakenteista johtuvat ongelmat** voivat aiheutua esimerkiksi infrastruktuurin kuten teiden sekä matkailurakennusten ja laskettelurinteiden rakentamisesta. Huonosti ympäristöönsä sovitettut rakennukset voivat myös pilata maisemien visuaalisuuden ja lisääntyvät kulkuneuvot aiheuttavat päästöjä sekä melusaasteita ympäristöönsä. Tähän kategoriaan luetaan myös paikallisväestöön ja -elinkeinoihin kohdistuvat ongelmat kuten elinkustannusten ja kiinteistöjen hinnan nousu, paikalliskulttuurin ja identiteetin heikkeneminen, alipalkattujen pätkä- ja sesonkitöiden yleistyminen sekä voittojen valuminen ylikansallisille yrityksille. (Borg 1997, s. 39-40)





**Matkailijoista johtuviin ongelmiin** Borg taas laskee muun muassa tungokset, liikenneuhkat, roskaantumisen, maaston kulumisen, energian ja veden tuhlaamiseen liittyvän ylellisyyskulutuksen sekä ristiriidat paikallisväestön ja heidän kulttuurinsa kanssa. Matkailuelinkeino voi myös huonontaa paikallisten elintasoja esimerkiksi silloin kun he joutuvat tahtomattaan kustantamaan uutta infrastruktuuria matkailijoiden käyttöön. (Borg 1997, s. 39-40)

Lapin matkailustrategiassa mainitaan, että matkailusta aiheutuneita negatiivisia vaikutuksia Lapissa on esimerkiksi matkailun voimakkaasta kasvusta johtuva ajoittainen **liikamatkailu**. Sillä tarkoitetaan ilmiötä, jossa paikalliset kokevat matkailusta aiheutuvien kielteisten vaikutusten ylittävän hyödyt ja matkailijat taas liian suurten matkailijamäärien heikentävän matkakokemustaan. (Lapin liitto 2019, s. 10) Hautajärven (2014, s. 315) mukaan Lapin matkailun lieveilmiöitä ja ympäristöhaittoja on kartoitettu 1990-luvun taitteesta lähtien ja useat tutkimukset ovat osoittaneet, että matkailu rasittaa Lapin luonnonympäristöä sekä ekosysteemejä voimakkaasti.

Lapin matkailustrategiassa (Lapin liitto 2019, s. 48-49, 61) mainitaan esimerkiksi matkailuliikenteen päästöt merkittävänä ongelmana, sillä maakunnan sijainnin takia suuri osa matkailijoista käyttää lentoliikennettä. Taloudellisia ongelmia on seurannut myös sesonkiluonteisuudesta, sillä se aiheuttaa työvoiman vaihtuvuutta, määräraikaisuutta sekä heikkoa palkkatasoa ja vähentää uusien yritysten sijoittumista alueelle. Kasvava matkailu on luonut Lapissa myös kahtiajakautumista paikallisyhteisöissä esimerkiksi kaivostoiminnan ja matkailun maankäytön yhteensovittamisessa. Sitä suurempana kulttuurisena ongelmana on ollut saamelaiskulttuurin symboleiden tuotteistaminen ja vääristely jo vuosikymmeniä ulkopuolisten määrittelemänä sekä toteuttamana. Laajalle levinnyt primitivisoitu saamelaiskuva on pahimmillaan loukkaavaa ja esineellistävää, mikä on vaikuttanut sekä saamelaisyhteisön että -kulttuurin elinvoimaisuuteen. (Lapin liitto 2019, s. 48-49, 61)

Borgin (1997, s. 39-40) mukaan **matkailun myönteiset suhteet** ympäristöön ovat helposti havaittavissa sillä ympäristö on matkailun elinehto yhdessä kulttuurin kanssa. Matkailijat eivät viihdy ympäristöltään pilatuissa ja ruuhkaisissa kohteissa ja siksi matkailun toimijoiden tulee suojella ja hoitaa näitä voimavaroja jatkossakin. Matkailuelinkeinon sekä kaikenlaisten matkailijoiden ympäristötietoisuuden lisääntyminen onkin Borgin mukaan ehkä tärkein matkailun ympäristöhyöty. Matkailun hyötyihin lukeutuvat myös luonnonsuojelualueiden perustaminen, monumenttien ja kulttuurirakennelmien suojelu sekä erilaisten tapahtumien sekä perinteiden elvytys. Matkailu myös monipuolistaa paikallista talousrakennetta, antaa marginaalielinkeinoihin hyödyllistä lisätuloa sekä parantaa paikallisten palveluiden ja tuotteiden myyntiä. Poliittisesti matkailutoiminta voi vahvistaa paikkakunnan identiteettiä, paikallisylpeyttä ja vaikutusvaltaa. Matkailu ylipäänsä vähentää ihmisten välisiä eroja, herättäen ymmärrystä muihin kansoihin sekä kulttuureihin. (Borg 1997, s. 39-40)

Lapin matkailustrategiassa (Lapin liitto 2019, s. 48-49) kerrotaan, kuinka matkailu on tuonut Lapissa työpaikkoja erityisesti alueille, joissa muita elinkeinoja on vähemmän. Välillisesti matkailu luo tarjontaa ja kysyntää yksityisille sekä julkisille palveluille, samalla parantaen ja säilyttäen myös paikallisyhteisöjen palveluita. Koska matkailu on työvoimavaltaista ja käyttää paikallisia raaka-aineita, on suurin osa matkailutuloista myös jäänyt paikkakunnille. Matkailu myös vahvistaa ihmisten hyvinvointia sekä luo uusia yhteyksiä rajojen yli. (Lapin liitto 2019, s. 48-49)

Nykyään matkailijat haluavat yhä enemmän vaikuttaa matkailun ongelmiin. Iso-Britannian matkatoimistojärjestön ABTA:n (2018, 2019) matkailutrendeistä kertovien raporttien mukaan, kuluttajat ovat entistä tietoisempia matkustamisen ympäristöllisistä ja sosiaalisista vaikutuksista. ja yhä useammin he vaativat osoittamaan turismin mahdolliset myönteiset vaikutukset kohdealueelleen.

Yli kolmannes ihmisistä valitsee myös matkatoimistojen väliltä sen yrityksen, jonka ympäristönsuojelun taso on parhain (ABTA 2018, 2019). Kulutuskäyttäytymistä maailmalaajuisesti tutkivan Booking.com:in (2017) asiakastutkimuksen mukaan 65% matkailijoista haluaa valita seuraavalla matkallaan ympäristöystävällisen majoituksen. Nielsenin (2014) kulutuskäyttäytymistä globaalisti tutkivan yhtiön mukaan yli puolet kuluttajista haluaa maksaa enemmän tuotteista yrityksille, jotka osoittavat sitoutumista sosiaaliin ja ympäristöllisiin vaikutuksiin positiivisesti. Matkailun kestäväälle kehitykselle on siis myös kysyntää.

Matkailu on monimutkainen ala, joka vaatii huomattavia määriä voimavaroja, sillä siihen kietoutuu lukuisia eri näkökulmia ja sidosryhmiä. Hyvin hoidettuna matkailulla voi kuitenkin olla myönteinen rooli kohdepaikan yhteiskunnallisessa, ympäristöllisessä ja poliittisessa kehityksessä, ja siten se on merkittävä kehityksen mahdollistaja useille maille ja yhteisöille. Epävarmasti johdettu matkailu taas voi johtaa haitallisiin vaikutuksiin, jotka vaikuttavat luonnonvaroihin, kulutustottumuksiin sekä sosiaaliin järjestelmiin. Kestävän suunnittelun ja hallinnan tarve on siksi tärkeää tulevaisuuden kannalta. (greentourism.eu 2020)

Samalla tavoin rakentaminen voi johtaa viihtyisään, terveelliseen, tasa-arvoiseen ja paikallista identiteettiä sekä luontoa vahvistavaan ympäristöön, mutta se vaatii kestävyysjohtavia suunnitteluratkaisuja. Kestävää kehitystä tarvitaan niin rakentamisessa kuin matkailussakin, jotta voimme tukea muutosta kohti parempaa yhteiskuntaa planeettamme sietokyvyn rajoissa. Mitä kaikkea tämä kestävän kehityksen monimuotoinen käsite pitää sisällään, ja millainen on kestävään kehitykseen vievä ajattelutapa niin rakentamisessa kuin matkailussakin?





*"Englannin kielessä on sana **sustainable**.  
Sen määritelmä pitää sisällään viittauksen aikaan siten, että sana  
on olemassa vain aikaan erottomattomasti yhdistettynä*

—

*jokin pysyy samana ajan yli tai ajasta toiseen.*

*Suomen kielen sana **kestävä** ei pidä sisällään määritelmää  
tapahtumasta ajan yli kuten **sustainable**.*

*Jos lasi putoaa lattialle, voi se olla kestävä, mutta se ei tarkoita,  
että lasin voisi pudottaa lattialle uudestaan."*

*- Haataja Antti, Pohjoinen: Jälkemme maailman laidalla, 2018*

## LUKU 2

### KESTÄVÄ KEHITYS



*Tässä luvussa tarkastelen kestävää kehitystä niin matkailun kuin rakentamisenkin näkökulmasta. Ensin avaen kestävän kehityksen käsitettä ja sen eri näkökulmien hierarkiaa yleisesti. Sen jälkeen pohdin mitä kestävä matkailu tarkoittaa. Lopuksi tarkastelen kestävää rakentamista lainsäädännön ja ohjauksen kautta, mutta myös arkkitehtien välistä keskustelua avaamalla. Pohdin myös mitä kestävää kehitystä tukeva arkkitehtuuruunnittelu voisi olla.*

Vaikka **kestävän kehityksen** käsitteelle löytyy monia määritelmiä, on niistä tunnetuin laadittu 1980-luvun lopulla YK:n (WCED 1987) Brundtlandin komission raportissa ympäristölliseksi, sosiaaliseksi, kulttuuriseksi ja taloudelliseksi kehitykseksi, joka ei uhkaa myöhempien sukupolvien oikeutta omaan kehitykseensä. **Ekologisella kestävyydellä** viitataan biologisen monimuotoisuuden ja terveiden ekosysteemien suojeluun sekä ihmisen toiminnan sopeuttamiseen luonnon kestokyvyn kanssa pitkällä aikavälillä (YM 2017). **Sosiaalisessa kestävydessä** pyrkimyksenä taas on varmistaa ihmisille tasa-arvoinen kohtelu, toimeentulo, terveydenhuolto, koulutusmahdollisuudet sekä perusoikeudet. **Taloudellinen kestävyys** ymmärretään ympäristön kantokyvyn ja sukupolvet huomioivana tasapainoisena talouskasvuna, ilman velkaantumista ja pääomavarantojen liiallista kuluttamista. (YK 2020) Sosiaalinen ja **kulttuurinen kestävyys** niputetaan usein yhteen, mutta kulttuurisessa kestävydessä korostuu myös kulttuuriperinnön vaaliminen sekä kehittäminen.

Kestävän kehityksen tavoitteita toteutetaan usein erilaisten toimintamallien muodossa. YKn (2020) jäsenmaat sopivat vuonna 2015 kestävän kehityksen tavoitteista sekä Agenda 2030 toimintaohjelmasta, joiden on tarkoitus ohjata maailman kehityssuunnitelmia vuoteen 2030 asti.

YKn (2020) Agenda 2030 tiivistykset:	9: Kestävää teollisuutta, innovaatioita
1: Ei köyhyyttä	10: Eriarvoisuuden vähentäminen
2: Ei nälkää	11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt
3: Terveyttä ja hyvinvointia	12: Vastuullista kuluttamista
4: Hyvä koulutus	13: Ilmastotokeja
5: Sukupuolten tasa-arvo	14: Vedenalainen elämä
6: Puhdas vesi ja sanitaatio	15: Maanpäällinen elämä
7: Edullista ja puhdasta energiaa	16: Rauhaa ja oikeudenmukaisuutta
8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua	17: Yhteistyö ja kumppanuus

Tavoitteita on yhteensä 17 ja ne liittyvät vahvasti toisiinsa; kun yhtä niistä kehitetään muut huomioiden, tuetaan samalla kaikkien päämäärien toteutumista. Vastaavasti vain yhden tavoitteen edistäminen muiden kustannuksella ei luo kestävän kehityksen mukaista lopputulosta. (YK 2020) YK:n mallia on kritisoitu sillä, että kaikilla tavoitteilla on sama painoarvo, jolloin kehitystyössä keskitytään tarpeettoman paljon niihinkin tavoitteisiin, jotka eivät välttämättä ole tärkeimpiä juuri kyseisen alueen ongelmien ratkaisemisen kannalta (esim. Laakso 2015). Kestävän kehityksen näkökannat jaetaan usein myös sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen pilarin malliin, mitä taas on kritisoitu siitä, että ulottuvuudet nähdään liiankin irrallisina toisistaan.

Stockholm Resilience Centren Pavan Sukhdev ja Johan Rockström (2016) esittävät kritiikkeihin vastaavan vaihtoehtoisen mallin, jossa talous ja yhteiskunta ovat ikään kuin sulautuneena ympäristön kenttään. Mallissa Agenda 2030:n ulottuvuudet on asetettu hierarkkiseen järjestykseen, jossa alimpana on planetaaristen rajojen määrittäminen perusta, keskimmäisenä ihmisten yhteiskunta ja ylimpänä talouden ulottuvuuteen liittyvät tavoitteet. Mallin tavoitteena on edistää ajattelutapaa, jossa talous tukee yhteiskuntaa toimimalla planetaaristen rajojen puitteissa. (Rockström & Sukhdev 2016)



Samalla tavalla ekososiaalisessa sivistyskäsityksessä tunnistetaan ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen ulottuvuuden välillä riippuvuussuhteita, joiden välille luodaan hierarkia elämän kannalta merkityksellisimpien tekijöiden mukaan. Ekologisten kysymykset ovat ensisijaisia, sillä ilman sen luomaa perustaa, ei sosiaalista elämää voi olla olemassa. Myös talous menettää toimintakykynsä, jos elämää turvaavat ekosysteemit tuhoutuvat. Ihmisoikeuksien luovuttamattomuus tulee hierarkiassa seuraavaksi, sillä ilman yhteiskuntia ei voi olla sosiaalisia toimintoja, kuten taloutta. Talous on siis luonnon voimavaroihin ja ihmisen toimintaan perustuva ekososiaalinen prosessi, jonka perimmäisenä tehtävänä on mahdollistaa perustarpeiden tyydyttäminen yhteiskunnan jäsenille. Vallalla oleva markkinaehtoista talouskasvua tavoitteleva sivistyskäsitys on hierarkialtaan päinvastainen; edullisuus on tärkeämpi kriteeri kuin ekologinen ja sosiaalinen vastuu. (Salonen, A. O. & Bardy 2015, s. 6)

SITRA:n vuonna 2016 julkaisemassa ja riippumattoman kestävän kehityksen toimikunnan asiantuntijapaneelin laatimassa julkaisussa (Furman et al. 2016) esitettiin Suomelle kestävän kehityksen periaatteiden toteuttamisen perustaksi **viittä tavoitekokonaisuutta**: *ympäristö terveyden ja hyvinvoinnin perustana, sosiaalisesti oikeudenmukainen energia- ja luonnonvarareformi, yhdenvertaisuus ja osallisuus kestävän yhteiskunnan rakennusaineina, työ- ja talousajattelun uudistuminen sekä vastuunottoa yksilöistä maailmanyhteisöön*. (Furman et al. 2016).

Tavoitteeseen pääsy edellyttää hyvän elämän ja ympäristöhaittojen sekä talouden irrottamista kolmella eri tasolla: 1) Ympäristön ymmärtäminen kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin perustaksi, jolloin hyvä elämä toteutuu samalla kun ympäristöhaitat pienenevät. 2) Jotta kehitys pysyisi planeetan ekologisissa rajoissa ja ylittyneet osat saataisiin palautumaan, on ympäristöhaittoja pienennettävä talouden mahdollisesta kasvusta riippumatta. 3) Myös hyvinvoinnin kasvattamisen ja ylläpitämisen riippuvuutta talouskasvusta pitää minimoida. (Furman et al. 2016).

Ympäristö terveyden ja hyvinvoinnin perustana

Ekosysteemit tulisi nähdä ihmiselämän ja hyvinvoinnin takaajina sekä kestävän talouden perustana. Suomessa metsien rooli luonnon monimuotoisuuden takaajana ja houkuttelevuuden lisääjänä on tärkeä, minkä takia niiden säilyvyys tulee huomioida maankäytön suunnittelussa. Luonnon parissa ja sen puolesta toimiminen voi tehdä elämästä myös merkityksellistä. Tiivistyvissä kaupungeissa toimiva ja saavutettava viherrakenne on merkittävä, sillä se vaikuttaa terveyteen, ja lisäksi kaupunkiluonto auttaa imeyttämään hulevesiä.

Sosiaalisesti oikeudenmukainen energia- ja luonnonvarareformi

Luonnonvarojen väheneminen aiheuttaa ongelman, jonka kehittyminen riippuu siitä, miten ekosysteemit turvataan ja ympäristöä rasittavia kulutustapoja muutetaan. Energiantuotannon murros on moniulotteinen kysymys, joka voi huonosti hoidettuna johtaa yhteiskunnalliseen eriarvoistumiseen ja köyhyyden lisääntymiseen. Kaupunkien ja niiden lähiöiden suunnittelussa tulisi käyttää sellaisia käytäntöjä, joilla varmistetaan hyvä elämä myös pienituloisille. Tarvitaan sosiaalisia ja teknologisia ideoita sekä kestävää infrastruktuuria, jotka mahdollistavat päästöjen vähentämisen esimerkiksi julkisen liikenteen ja energiatehokkaan rakentamisen keinoin.

Yhdenvertaisuus ja osallisuus kestävän yhteiskunnan rakennusaineina

Suomessa eriarvoisuus on kasvanut ja osa kokee jäävänsä taloudellisen kehityksen jalkoihin. Eriarvoisuuteen kuuluu tuloerojen lisäksi eri väestöryhmien sekä esimerkiksi sukupuolten välinen eriarvoisuus. Tarvittaisiin sellainen uusi ymmärrys hyvinvoinnista, johon kuuluisi aineellisen elintason lisäksi myös sosiaalisten suhteiden ja mieluisaksi koetun toiminnan tarpeet sekä elämän merkityksellisyyden kokemukset. Hyvyys on kestävää kehitystä eteenpäin vievä voima, joka pitkällä aikavälillä muodostuu antamisesta, jakamisesta sekä osallistumisesta. Sen ohjaaminen ympäristön hyväksi voisi tukea talouskasvun ja ympäristöongelmien välistä irtikytkentää sekä saada erilaisissa taloudellisessa tai sosiaalisissa tilanteissa olevat ihmiset voimaantumaan.

- (Furman et al. 2018)

Työ- ja talousajattelun uudistuminen

Kestävän kehityksen mahdollistamiseksi talouden rooli on määritettävä uudelleen, siten että se ymmärrettäisiin tavoitteen sijaan myös keinona tukea yhteiskuntaa. Julkiset investoinnit, yhteiskunnallinen ohjaus ja innovaatiot edesauttavat siirtymään kohti sellaista talousmallia, jossa hyvinvointi rakentuu oikeudenmukaisemmin ja ympäristöä säästävämmin. Yksi lupaavia esimerkkejä antanut ajattelutapa siitä, miten valtio voi kehystää ihmisten valintoja uudelleen, on **Nudge-ajattelu**. Se pohjautuu behavioristiseen taloustieteeseen ja sen tutkimusperinne onkin havainnut, että todellinen käyttäytyminen poikkeaa monessa suhteessa taloustieteen oletuksista rationaalisuuden suhteen. Sen avulla voimme löytää syitä siitä miksi käytämme luonnonvaroja tuhlaavasti. Yksi ilmiö on ihmisten taipumus pystytellä nykytilassa, mikä kuvaa esimerkiksi sitä, minkä takia vain noin 12 % kuluttajista Suomessa on valinnut vihreän sähkön, vaikka se olisi yksi helpoimmista tavoista pienentää omaa hiilijalanjälkeään. Saksassa tehdyissä luonnollisissa kokeissa sähköyhtiöt kokeilivat vaihtaa asiakkaidensa sähkösopimuksen vihreään sähkөөn, ja sen jälkeen tarjosivat heille mahdollisuutta vaihtaa edullisempaan, fossiilisilla polttoaineilla tuotettuun sähkөөn. Lopulta 95–99 % pitäytyi vihreässä sähkössä. Pohjimmiltaan Nudge-ajattelu kertoo siitä, että ihmisten valinnat ovat sosiaalisen ja toimintaympäristön alaisia sekä siitä, miten talousjärjestelmämme on oikeastaan vain sosiaalinen konstruktio, jota pystymme kehittämään uudelleen kestävämmillä tavoilla.

Vastuunottoa yksilöistä maailmanyhteisöön

Miten kestävä kehitys voisi muuttua osaksi laajempaa tietoisuutta ja ajattelua? Paneeli näkee, että yksilöillä on yhteiskunnassa useita rooleja, joiden välillä kestävä kehityksen näkemykset siirtyvät. Näkemykset muovautuvat myös vanhetessa, kun ajattelumaailma ja toimintatavat muuttuvat. Yhteen kuuluminen on tärkeää, mikä takia toisten reaktioilla ja johtajuudella on myös merkitystä. Kestävän kehityksen edistämiseen tarvitaan yksilöitä kaikissa rooleissaan sekä yhteisöjä, yrityksiä ja julkishallintoa.

- (Furman et al. 2018)

Kestävän kehityksen edistäminen tarkoittaa siis sellaista muutosta, jossa ekologisen kestävyuden lisäksi huomioidaan sosiaalis-kulttuurinen ja taloudellinen kehitys. Monet tahot (esim. Rockström & Sukhdev 2016, Salonen, A. O. & Bardy 2015, Furman et al. 2016) niin Suomessa kuin maailmalla kannustavat hierarkkiseen näkemykseen, jossa ekosysteemit ovat perustana hyvinvoivalle yhteiskunnalle, joka taas vastaa-vasti mahdollistaa talouden toimimisen. Tämä näkemys on hyvä pitää mielessä valitessa parhaimpia ratkaisuja niin matkailun kuin rakentamisenkin suunnittelussa. Kestävää kehitystä on myös tulevaisuuden sukupolvien huomioiminen mikä korostuu esimerkiksi nykyisissä nuorten ilmastolakkojen sanomissa; vaikka ilmastomuutos koskettaa meitä kaikkia, jäävät ympäristövaikutukset tulevien sukupolvien kannettavaksi. Samalla tavoin nyt rakennetut ympäristöt jäävät heidän hoidettavakseen, mikä takia olisi tärkeää tehdä rakennuksista pitkäikäisiä ja joustavia, palvelen erilaisia tulevaisuuden tarpeita.

Luonnon parissa ja sen puolesta toimiminen lisää terveyttä sekä merkityksellisyyden kokemuksia ja kaupunkien tiivistyessä metsät ja vesistöt muodostuvat yhä tärkeämmäksi. Matkailu ja sitä tukeva rakentaminen voisivat lisätä näitä kokemuksia luonnon äärellä. Suomen metsiä sekä ekosysteemejä voidaan suojella kaavatasolla, mutta myös esimerkiksi matkailurakennuksien pihasuunnittelussa, säästämällä tontin luonnontilaista kasvillisuutta mahdollisimman paljon. Ihmisten valinnat ovat sosiaalisten ympäristöjen sekä toimintaympäristöjen ohjailemia, mikä voitaisiin muistaa matkailurakennuksia suunniteltaessa esimerkiksi niin, että muutos kestävimpiin valintoihin on tehty yksilölle mahdollisimman helpoksi ja inspiroiviksi. Matkailurakennuksen kauniit portaat voivat esimerkiksi houkutella matkailijan valitsemaan niissä kävelemisen vaihtoehtona hissille.



Yhdenvertaisuutta lisää aineellisen elintason turvaamisen lisäksi SITRA:n riippumattoman kestävän kehityksen toimikunnan asiantuntijapaneelin (Furman et al. 2016) mukaan sosiaalinen kanssakäyminen, mieluisa toiminta ja elämän merkityksellisyyden kokemukset. Ekologinen rakentaminen ja julkiset yhteydet lähiluontokohteisiin sekä kauempiin matkailukohteisiin edistäisivät myös yhdenvertaisuutta. (Furman et al. 2016)

Näitä kokemuksia voidaan matkailulla ja sitä tukevalla arkkitehtuurilla synnyttää esimerkiksi suunnittelemalla matkailurakennuksiin viihtyisiä yhteistiloja oleskelulle. Jakaminen sekä osallistuminen lisäävät tasa-arvoa, ja ne voitaisiin liittää ympäristön hyväksi tehtävään työhön. Voisiko olla kysyntää esimerkiksi matkailulle, joka tarjoaisi merkityksellisiä kokemuksia luonnon äärellä, sekä sitä samalla hoidaen? Vaellusreittien autiotuvissa on tapana jakaa kaikki tilat muiden vaeltajien kesken, kun taas hotelleista ja mökeistä harvoin etsitään tällaista jakamisen kulttuuria. Hostellit tarjoavat näiden väliltä edullisen vaihtoehdon, jonka jakamiseen perustavaa konseptia voitaisiin kehittää tarjoten laadukkaasti suunniteltujen ja elämyksellisten yhteistilojen lisäksi esimerkiksi huoneita hiihtovälineiden ja pyörien omatoimiseen korjaamiseen.

Kestävyystavoitteiden toteutuminen edellyttää toimintaa yksilötasosta maailmanyhteisöön. Miten matkailu ja rakentaminen voisivat osallistua tähän kokonaisvaltaisen kestävän kehityksen mukaisen muutoksen edistämiseen? Entä mikä osuus siitä kuuluu arkkitehdille?



2.1 KESTÄVÄ MATKAILU

Maaailman matkailujärjestö UNWTO:n (2005, s. 12) sekä YK:n ympäristöohjelman julkaisussa **kestävän matkailu** on:

*"Matkailua, joka ottaa täysin huomioon sen nykyiset sekä tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöön kohdistuvat vaikutukset, jotka käsittelevät vierailijoiden, teollisuuden, ympäristön ja paikallisyhteisöjen tarpeita"* (UNWTO 2005, s. 12).

Pekka Borgin ja Stephen Conditin (1997) mukaan kestävä matkailu korostaa muutosta pelkän taloudellisen kasvun tavoittelusta nykyisten ja tulevaisuuden sukupolvien tarpeiden huomioimiseen. Kestävyys matkailussa ei tarkoita pelkästään yksittäisiä tekoja tai selkeää lopputulosta, vaan enemmänkin uudentyypistä ajattelutapaa ja ennakointia, jolla kestävän kehityksen ajatus saadaan sisällytettyä matkailuyrittämisen suunnitteluun. (Borg & Condit 1997, s. 5-6) Kestävä matkailutuote voi Borgin (1997, s. 53) mukaan parhaimmillaan saada matkailijan kokemaan jotain uutta kestävän kehityksen kulttuuria, ympäristöä ja paikallisuutta arvostavassa prosessissa, jolloin hän myös todennäköisemmin palaa takaisin seuraavalla lomallaan.

Vihreitä ideoita matkailuun Euroopassa -projektin sivustojen (greentourism.eu 2020) mukaan kestävän matkailun kehittäminen on myös jatkuva prosessi, joka vaatii jokaisen asiaankuuluvan sidosryhmän osallistumista, heidän perehdyttämistään sekä poliittista johtamista yhteisymmärryksen mahdollistamiseksi. Se edellyttää myös vaikutusten seurantaa sekä tarvittaessa ehkäisevien tai korjaavien toimenpiteiden käyttämistä. Kestävän matkailun tulisi myös lisätä matkailijoiden tietämystä kestävän kehityksen kysymyksistä ja käytännöistä. (greentourism.eu 2020)

Olen käsitellyt kestävän matkailun tavoitteita sekä periaatteita jakamalla ne kestävän kehityksen *ekologisen, sosiaalisen, kulttuurisen sekä taloudellisen kestävyys*den tavoitteiden alle.

Ekologinen kestävyys matkailussa:

UNWTO:n (2005, s. 11,18-19) ja YK:n asettamien kestävän matkailun päätavoitteiden mukaan tulisi säilyttää ja parantaa maaseutujen sekä kaupunkien fysikaalista ja visuaalista laatua. Yhtenä tavoitteena oli myös biologinen monimuotoisuus eli luonnon-suojelualueiden, elinympäristöjen ja eläinten suojelu. Vähäisten ja uusiutumattomien resurssien käyttöä tulisi lisäksi vähentää. (UNWTO 2005, s. 11,18-19) Borgin (1997, s. 47-48) mukaan myös uusiutuvia luonnonvaroja tulisi käyttää niin, ettei ylitetä niiden uusiutumismvauhtia. UNWTO:n (2005) päätavoitteiden mukaan tulisi lisäksi minimoida ilman, veden ja maaperän sekä matkailualan yritysten ja vierailijoiden aiheuttaman jätteen syntyminen. Pekka Borg (1997, s. 47-48) ehdottaa tähän kierrätyskelpoisia tuotteita, paikallisten rakennusmateriaalien hyödyntämistä ja energiatehokkaita käytäntöjä. Matkailun hyödyt voitaisiin lisäksi ohjata paikallisen luonnon suojeluun. Kuljetusten vähentämiseksi hän myös ehdottaa vapaa-ajan aktiviteettien kehittämistä lähelle asutusta. (Borg 1997, s. 47-48) Business Finland (2019) ehdottaa ekologisen kestävyysden eteenpäin viemiseksi lisäksi ympäristöjärjestelmän käyttöönottoa yrityksissä, henkilökunnan kouluttamista ympäristötietoiseksi ja esimerkiksi erilaisten hiilijalanjälkilaskurien käyttöä. Yrityksen tulisi lisäksi viestiä asiakkailleen vihreistä valinnoista, jolloin heidät saataisiin toimimaan vastuullisemmin. (Business Finlad 2019)

Sosiaalinen kestävyys matkailussa:

UNWTO:n (2005, s. 11,18-19) ja YK:n päätavoitteiden mukaan tulisi mahdollistaa oikeudenmukainen matkailun taloudellisen ja yhteiskunnallisen hyödyn jakautuminen koko vastaanottajayhteisössä, johon kuuluu myös vähävaraisten tukeminen. Paikallisyhteisöt tulisi myös huomioida ja ottaa mukaan suunnitteluun sekä päätöksentekoon ja vahvistaa heidän hyvinvointiaan esimerkiksi parantamalla heidän elämää tukevia järjestelmiään. Ennen kaikkea tulisi välttää kaikenlainen sosiaalinen huononeminen tai väärinkäyttö. Vierailijoille tulisi tarjota myös turvallinen, ja täyttävä kokemus, joka on kaikkien saatavilla syrjimättä sukupuolen, rodun, vammaisuuden tai muun perusteen takia. (UNWTO 2005, s. 11,18-19) Business Finland (2019) korostaa lisäksi yhteistyön ja osallisuuden rakentamista sekä sellaisten yritysten valitsemista yhteistyökumppaneiksi, jotka jakavat saman arvomaailman.



Kulttuurinen kestävyys matkailussa:

UNWTO:n (2005, s. 11,18-19) ja YK:n kestävä kehityksen tavoitteiden mukaan tulisi kunnioittaa isäntäyhteisöjen sosiokulttuurista aitoutta ja perinteisiä arvoja sekä säilyttää ja parantaa rakennettua ja elävää kulttuuriperintöä. Lisäksi tulisi edistää kulttuurien välistä ymmärtämystä ja suvaitsevaisuutta. (UNWTO 2005, s. 11,18-19) Business Finlandin (2019) sivuilla kerrotaan, että paikallisia elementtejä, tuotteita ja palveluita kannattaa hyödyntää matkailutuotteissa, mutta kulttuuri tulee silloin kuvata aidosti. Samalla tavalla paikallisuuden tulee näkyä markkinoinnissa totuuden mukaisesti. Borgin (1997, s. 47-48) mukaan matkailualan henkilöstölle tulisi lisäksi opettaa kulttuurivastuullisia periaatteita.

Taloudellinen kestävyys matkailussa:

Taloudellinen elinkelpoisuus nousi myös UNWTO:n (2005, s. 11,18-19) ja YK:n päätavoitteissa tärkeäksi: tulisi varmistaa matkailukohteiden ja yritysten elinkelpoisuus, jotta ne voivat jatkaa toimintaansa pitkällä aikavälillä. Paikallista vaurautta tulisi ennen kaikkea maksimoida sijoittamalla matkailun panos isäntäkohteen taloudelliseen hyvinvointiin. Paikallisten työpaikkojen määrää ja laatua tulisi lisäksi vahvistaa ja mahdollistaa niiden saatavuus kaikille syrjimättä sukupuolen, rodun, vammaisuuden tai muun perusteen takia. (UNWTO 2005, s. 11,18-19) Business Finlandin (2019) sivujen mukaan taloudelliseen kestävyyskuuluu myös kestävien investointien toteuttaminen, kuten hiilijalanjäljen huomioiminen valinnoissa, sekä yritystoiminnan läpinäkyvyys.

Matkailun toimijat ja tutkijat ovat alkaneet 2000-luvulla keskustella yhä enemmän myös **matkailun vastuullisuudesta**. Veijola, Ilola ja Edelheim (2013, s. 21-24) ovat hahmotelleet kirjassaan viisiasteisen tarkastelutavan vastuulliseen matkailuun; sosiaalisen, kulttuurisen, taloudellisen, ekologisen sekä poliittisen. Vastuullisuus pohjautuu samoihin periaatteisiin kuin kestävä kehitys, mutta kestävässä matkailussa on heidän mukaansa kuitenkin kyse tavoitteista, kun taas vastuullisessa matkailussa toiminnasta, joilla tavoitteeseen päästään. Kestävässä ja vastuullisessa matkailussa on ollut tapana liittää sosiaalinen ja kulttuurinen ulottuvuus yhteen, mutta Veijola et al. käsittelevät niitä omina kohtinaan; sosiaalisessa painottuvat ihmisten väliset suhteet, kun taas kulttuurisessa arvot, normit sekä symboliset hierarkiat. (Veijola et al. 2013, s. 21-24) Tällainen jaottelu myös arkkitehtuurisuunnittelussa nostaisi esille paremmin kummankin ulottuvuuden tärkeitä periaatteita ratkaisuja tehdessä.

**Poliittisella vastuullisuudella** tarkoitetaan päätöksiä, joissa vähemmän valtaa omaavat sidosryhmät tulevat huomioiduiksi. Yksittäisillä matkustajilla on myös poliittinen vastuu valitessaan matkakohteita ja käyttäytymistapojaan, sillä heidän toimintansa voi vaikuttaa positiivisesti joko alueen diktatuurien tai pienempien paikallisten yritysten tukemiseen. Matkailun tulisi myös kunnioittaa paikallisia ihmisiä ja luontoa, muistaen, että matkailijat ovat vain vierailijoita paikassa, joka on joillekin koti. Vastuullisista matkailukohteista voisi taas tulla myös parempia asuinalueita paikallisille. Tavoitteisiin päästään niin, että yritykset, matkailijat, viranomaiset sekä muut sidosryhmät ottavat vastuuta toiminnastaan ja niiden seurauksista. (Veijola et al. 2013, s. 21-24)

Matkailututkimuksen avainkäsitteet kirjassa José-Carlos García-Rosell (2017, s. 233) avaa vastuulliseen matkailuun liittyvää **kriittisen matkailututkimuksen** näkökulmaa. Se lähtee liikkeelle ajatukselta, jossa keskustelu vastuullisuudesta ei riitä edistämään sen toteutumista vaan tarvittaisiin yhteiskunnan rakenteiden muutoksia

ja uusliberalisoituneen kulutuksen haastamista niin eettisesti kuin poliittisestikin. Toimijoille ei tulisi tarjota vain ohjeita vastuullisten matkailijoiden tarpeisiin vastaamiseen tai ongelmien vähentämiseen, vaan tulisi edistää kriittistä ajattelua ja kykyä hahmottaa vastuullisempia tapoja johtaa, organisoida sekä toimia matkailussa. Kriittisessä matkailututkimuksessa ehdotetaan muutosta refleksiiviseen matkailuun, jossa hyväksyttäisiin matkailutoiminnan perusperiaatteiden kyseenalaistaminen, kuten pääoman, tehokkuuden sekä loputtoman kasvun pitäminen luonnonlakeina. (García-Rosell 2017, s. 233)

Vastuullisuus sekä kestävän kehityksen kysymykset ovat tärkeitä myös matkailijoille, ja he tekevät valintojaan niiden perusteella valitessaan matkakohdetta. MATKA-hankkeen matkailijakyselyssä (Stafans & Tyrnäväinen et al. 2011, s. 11) kävi ilmi, että kestävän matkailun periaatteet ovat tärkeitä kansainvälisille matkailijoille; he arvostavat matkakohteen alkuperäisen luonnon ja paikalliskulttuurin säilymistä, ympäristön saastumisen minimoimista, jätteiden lajittelua ja muita matkailun kestävyteen kytkettävissä olevia seikkoja. Ison-Britannian matkatoimistojärjestön ABTA:n (2018, 2019) tekemien raporttien mukaan kestävän kehityksen kysymykset ovat nousseet valtavirtaan; vuonna 2019 melkein puolet ihmisistä totesi, että matkanjärjestäjän kestävyystodistukset olivat tärkeitä lomaa varatessa, mikä on melkein kaksi kertaa enemmän kuin neljä vuotta aikaisemmin. Myös hitaan matkailun trendi ja syvällisempien kokemusten etsiminen tekemällä yhteyksiä paikallisiin ihmisiin ja kulttuureihin on kasvussa. (ABTA 2018, 2019)

Sivuillaan Business Finland (Salovaara 2020) viittaa saksalaisiin matkailututkimuksiin, joiden mukaan vastuullisuutta arvostavat matkailijat matkustavat useammin, viipyvät kohteessa pidempään ja kuluttavat enemmän matkaa kohden. Heistä kolmasosa oli myös halukas maksamaan enemmän vastuullisista palveluista. Matkailijat etsivät kohteita, joissa ilma on puhdasta, ja joissa paikallisuus on aistittavissa. Tärkeimpiä kestävyysosoituksia heille oli lisäksi esimerkiksi

vesi- ja energiatehokkuus, jätehuolto, paikallisten työllistäminen sekä kulttuuriperinnön vaaliminen. Vastuullisesti toimivien yritysten asiakastyytyväisyys ja koettu laatutaso olivat myös korkeampia ja he saivat merkittäviä kustannussäästöjä energiankulutuksen vähenemisestä. (Salovaara 2020) Matkailijat ovat siis valmiita muutokseen ja kestävyys vaikuttaisi olevan myös kannattavaa yrityksille. Tämä helpottaa kestävän kehityksen periaatteiden omaksumista. Tarjoamalla matkailijoille puhdasta luontoa, paikallisuutta sekä hitaan matkailun muotoja, tuetaan myös samalla matkailun kestävä kehitystä.







Lapin matkailustrategian 2020-2023 (Lapin liitto 2019, s. 9-10,47,50) tavoitteeksi on asetettu Lapin matkailun kehittäminen kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti. Arktisilla alueilla kestävän ja vastuullisen matkailun merkitys korostuu, toimintaympäristön haavoittuvuuden vuoksi. Matkailun sosiaalinen toimilupa edellyttää myös paikallisyhteisöjen ja asukkaiden hyväksyntää sekä säännöllistä kuulemistä. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni matkailukohde toimii Visit Finlandin (Business Finland 2019) kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti. Lapin erityispiirteenä on myös matkailun vaikutukset ja suhde saamelaiskulttuuriin. Lappi-sopimuksessa on erillisenä liitteenään Saamelaiskulttuuriolio, joka yhdessä matkailustrategian *Vastuullisen ja eettisesti kestävän saamelaismatkailun toimintaperiaatteiden* -osion kanssa ohjaa kehittämistä. (Lapin liitto 2019, s. 9-10,47,50)

UNWTO:n (2005, s. 12) kestävän kehityksen määritelmässä mainitaan paikallisyhteisöjen tarpeiden huomioiminen. Paikallisuus nouseekin esiin vahvana teemana puhuttaessa kestävästä matkailusta. Kaikista kestävän matkailun ulottuvuuksista voi esimerkiksi löytää maininnan paikallisuuden huomioimisesta. Paikallisyhteisöt tulisi ottaa mukaan suunnitteluun sekä päätöksentekoon ja heidän hyvinvointiaan tulisi vahvistaa. Heille tulisi myös ohjata matkailun tuottoja sekä kunnioittaa paikallisia arvoja sekä rakennuskulttuuria. Lisäksi luontoa ja maisemia pitäisi suojella, sekä suosia paikallisia tuotteita. Hitaan matkailun trendi osoittaa, että matkailijat etsivät yhteyksiä paikallisiin ihmisiin ja kulttuureihin sekä haluavat, että paikallisuus on aistittavissa matkakohteessa. Voitaisiinko arkkitehtuurilla vahvistaa tätä paikallisuuden kokemista?

Kestävä matkailu huomioi kestävän kehityksen eri ulottuvuudet, tulevaisuuden sukupolvet sekä erilaiset sidosryhmät. Tarvittaisiin yksittäisten tekojen sijaan ennakointia, vaikutusten seurantaan sekä uudentyyppistä, kriittistä ajattelutapaa. Kaikilla osapuolilla on vastuu osallistua muutokseen. Miten arkkitehdit näkevät kestävän rakentamisen, ja vievät alaa eteenpäin?



## 2.2 KESTÄVÄ RAKENTAMINEN JA SITÄ TUKEVA ARKKITEHTUURI

Vaikka tunnetuin kestävän kehityksen määritelmä ohjaa huomioimaan kokonaisvaltaisesti kestävän kehityksen eri ulottuvuudet, keskitytään kestävässä rakentamisessa puhuttaessa usein vain ekologiseen kehitykseen. Se on herättänyt kritiikkiä arkkitehtien keskuudessa esimerkiksi sen takia, että ihmisten hyvinvoinnin edistäminen on saatettu samalla sivuuttaa (esim. Helander 2020, 46:20). Ekologisen kestävän rakentamisen keskusteluissa taas painottuvat helposti mitattavat asiat kuten energiatehokkuus ja hiilidioksidipäästöt, kun taas kokonaiskuvallinen tarkastelu esimerkiksi rakennuksen käyttöikään liittyen on saatettu jättää huomioimatta. Kestävän rakentamisen, kuten kestävän kehityksenkin, käsitteelle löytyy vaihtelevia merkityksiä ja sisällöllisiä painoksia. Matkailututkimuksen puolella kestävälle matkailulle on myös erilaisia määritelmiä, mutta siellä Maailman matkailujärjestön (UNWTO 2005) määritelmä on jo selkeästi vakiintunut ja lisäksi käsitettä on myös kattavasti analysoitu ja avattu erilaisin tavoittein sekä periaattein (esim. UNWTO 2005, Borg 1997, Tervo-Kankare 2017). Ne myös usein viittaavat Brundtlandin komission (WCED 1987) kestävän kehityksen määritelmään huomioiden sen näkökulmia, toisin kuin rakentamisesta puhuttaessa.

Kimmo Lylykangas (2016, s. 20) pohtii Arkkitehti-lehteen kirjoittamassaan artikkelissa, mitä on kestävä rakentaminen. Hänen mukaansa rakennushankkeessa kestävyys jää tyypillisesti tarkoittamaan pelkkää energiatehokkuutta tai kaupallisen sertifiointiprosessin käyttöä. Silloin kun Brundtlandin komission kestävän kehityksen käsitettä taas on käytetty, ovat Lylykankaan mukaan rakennuttajat ja arkkitehtitoimistot saaneet nostaa imagoaan epämääräisen käsitteen varjolla, ilman todellista sitoutumista kestävän kehityksen edistämiseen. Kestävyyden tavoite tulisikin hänen mukaansa tarkoittaa sitä, että rakennuttaja sitoutuu yleistä hyvää palveleviin tavoitteisiin eli muihinkin kuin välittömän hyödyn tuottamiseen rakennuttajalle ja käyttäjälle. (Lylykangas 2016, s. 20)

Toisaalta käsitteen epämääräisyydestä on voinut olla myös hyötyä, sillä se on antanut tarvittavaa liikkumavaraa muutokselle. Brundtlandin komission raportti (WCED 1987) syntyi toimeksiantona, jossa tavoitteena oli laatia juuri “globaali muutosagenda”. Kestävän rakentamisen käsitteen merkitys on siis voinut vähitellen muuttua kunkin ajanjakson painotusten mukaan.





Keskustelu kestävästä rakentamisesta voidaan nähdä alkaneen nykymuotoisen ympäristöliikkeen syntymisen aikoihin 1960- ja 1970-luvuilla, jolloin tieto haitallisten aineiden ympäristöongelmista levisi maailmalla (esim. Valkeisenmäki & Hurme 2011, s. 105). 1970-luvulla huomio siirtyi energian riittävyteen ja sen säännöstelyyn, mikä eroaa nykyisestä energiakeskustelusta siinä, ettei tuolloin vielä keskitytty energiankäytön ympäristövaikutusten tarkkailuun (Hakaste 2019, 9:14). Tanskassa oli esimerkiksi pitkään tarkasteltu kestävää arkkitehtuuria kokonaisvaltaisesti, mutta energiakriisin myötä poliittinen keskustelu siirtyi energiankulutukseen; huomio sosiaalikulttuurisista näkökulmista ja luonnollisten terveiden materiaalien käytöstä vaihtui rakennusten energiatehokkuuden tarkasteluun ja sen säätelyyn lain voimin (esim. Malkawi et al. 2018).

Suomessa tutkittiin 1970-luvun energiakriisin aikaan jo jonkin verran ilmastotietoista arkkitehtuuria muun muassa Bruno Eratin voimin, mutta opit eivät vielä seuraavina vuosikymmeninä vakiintuneet; öljyn ja energian halpenemisen takia energiatehokkuuteen alettiin todella keskittyä vasta vuosituhannen vaihteessa, kun ilmastonmuutoksen vaikutukset tulivat laajemmin kaikkien tietoisuuteen (Valkeisenmäki & Hurme 2011, s. 105). Suunnittelu- ja konsultointiyhtiö Rambollin (2019, s. 3,5) tekemän selvityksen mukaan kypsempi määritelmä sisältäisi sekä rakennuksen ympäristölliset, sosiaaliset että taloudelliset näkökohdat – huomioiden rakennuksen koko elinkaaren. Kestävyydellä tarkoitetaan selvityksessä myös sukupolvien välisen sopimuksen kunnioittamista: on harkittava huolellisesti rakennetun ympäristön laatua, jonka siirrämme tuleville sukupolville. (Ramboll 2019)

Suomessa rakennusalan menettelytapoja sekä ohjeistoja kehittää Rakennusteollisuus RT ry (RT 2020c), jonka liittoyhteisöön kuuluvat keskusliitto ja kuusi toimialaa mukaan lukien Rakennustuoteteollisuus RTT. RT (2020b) huomioi muitakin kuin ekologisen kestävyysnäkökulman heidän sivuiltaan löytyvässä määritelmässä: kestävä rakentaminen ottaa huomioon rakentamisen ja rakennuksen ekologiset, taloudel-

liset ja sosiaaliset näkökohdat. RT:n mukaan kestävä rakentaminen myös tuottaa mahdollisimman vähähiilisiä, pitkäikäisiä, materiaali- ja energiatehokkaita rakennuksia sekä rakenteita, jotka ovat myös turvallisia, terveellisiä, viihtyisiä, muuntojoustavia, helppohoitoisia sekä arvonsa säilyttäviä. Rakennuksen koko elinkaari ja vastuullisuuden eri osa-alueet pitäisi heidän mukaansa ottaa huomioon pohdittaessa ratkaisuja ja muistaa, että vaikka ilmastonmuutoksen torjunta on keskeinen päämäärä, vähäpäästöisyys tai energiatehokkuus eivät saa ohjata valintoja terveellisyyden tai turvallisuuden kustannuksella. (RT 2020a) Ramboll (2019) tai RT (2020b) eivät kuitenkaan mainitse kulttuurista kestävyyttä määritelmässään. Miten kestävä kehityksen eri näkökulmat on tuotu esiin rakentamisen ohjauksessa sekä lainsäädännössä?



Kestävän rakentamisen lainsäädäntö ja standardit

Suomessa rakentamista ohjaavat maamme lainsäädäntö sekä eurooppalaiset standardit, joissa molemmissa kestävän kehityksen eri näkökulmia on mainittu. Euroopan tasolla kestävää rakentamista ohjaavat standardisointijärjestön CEN:n tekninen komitea TC 350 Sustainability of construction works, jonka toimialayhteisövastuu Suomessa on RT-liittoyhteisön yhdellä toimialalla eli Rakennustuoteteollisuus RTT ry:llä (RT 2020a). CEN/TC350 standardit on tarkoitettu rakennusten ympäristövaikutusten arviointia varten, mutta työ on toisessa vaiheessaan syventynyt tarkastelemaan myös kestävän rakentamisen muiden näkökohtien arviointia. Keskeiseksi lähtökohdaksi mainitaankin koko elinkaaren huomioiva kestävän rakentamisen kolmen pilarin kokonaisuus: ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen pilari. (RT 2020a) Suomessa rakentamista koskevia yleisiä edellytyksiä määrittelee lisäksi Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 132/1999). Lain yleisessä tavoitteessa on huomioitu kaikki Brundtlandin komission (WCED 1987) kestävän kehityksen mukaiset ulottuvuudet: ”järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä” (MRL 132/1999).

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL 132/1999) on asetettu rakennuksille erilaisia tavoitteita, jotka voisivat sopia myös kestävän rakentamisen yleisen tavoitteen alle. Laissa tavoitetta ei ole avattu tai ryhmitelty kunkin kestävän kehityksen ulottuvuuden alle, jolloin lukijalle ei hahmotu, mitä tavoitteella tarkoitetaan. Sosiaalisen kestävyys tavoitteiksi voitaisiin kuitenkin sisällyttää esimerkiksi lain tavoitteet rakennuksen terveellisyydestä, turvallisuudesta, eri tavoin rajoittuneiden henkilöiden käyttöön soveltumisesta sekä terveyden suojaamisesta esimerkiksi vaarallisilta tuotteilta, joista syntyy hyväksyttämättömiä päästöjä sisäilmaan. Kulttuurisen kestävyys tavoitteeksi taas voitaisiin lukea kulttuuriarvojen säilyttämisen. (MRL 132/1999)

Ekologisen kestävyys tavoitteen mukaiseksi voitaisiin laskea rakennuksen soveltumisen ympäristöönsä sekä maisemaansa ja taloudellisen kestävyys tavoitteen mukaiseksi muunneltavuuden. Energiatehokkuudelle laissa on oma kohtansa, jonka mukaan tulee huolehtia, että rakennus suunnitellaan ja rakennetaan luonnonvarojen ja sekä energiaa säästäen ja osoitetaan energiatehokkuuden vähimmäisvaatimusten täyttyminen laskelmilla. (MRL 132/1999) Energiatehokkuus on nostettu lain otsikoinnissa yhtä tärkeäksi kuin esimerkiksi terveellisyys, mutta muita ekologisen kestävyys tavoitteita ei ole tarkasteltu omana otsikkonaan.

Lakia täydentää Ympäristöministeriön (YM 2016) sivuilta löytyvä rakennusmääräyskokoelma, jonka otsikoinnissa energiatehokkuus on samalla tavalla nostettu esiin. Arkkitehti-lehdessä Juha Ilonen (2010, s. 68) kirjoittaakin kuvaavasti: ”energiatehokkuudesta on tullut kestävän rakentamisen yksisilmäinen sisältö ja yhtäläisyysmerkki lainsäädännöstä tarvikemainoksiin” (Ilonen 2010, s. 68). Lakiin kestävän kehityksen käsitteen tarkempi avaus ei niinkään kuulu, mutta eri aihe-alueiden otsikoinnin hierarkialla ja nimeämisellä voisi olla vaikutusta kokonaiskuvan hahmottumiseen. Määräyskokoelmassa taas käsite voitaisiin avata tarkemmin, jotta sen eri näkökulmat ja niiden riippuvuussuhteet osattaisiin huomioida paremmin suunnittelussa.

Rakentamisen lainsäädännön tavoitteista huolimatta myös ohjauksessa keskitytään pääasiassa ympäristönäkökulmaan ja siinä erityisesti ilmastonmuutoksen hillitsemiseen erilaisin energia- ja hiilidioksidimääräyksin. Rakentamista koskevan lainsäädännön valmistelusta ja rakentamisen yleisestä ohjauksesta vastaa ympäristöministeriö eli YM (2018). Ympäristöministeriön sivuilla (YM 2020b) kerrotaan, kuinka rakentamisen ympäristöohjaus on aiemmin keskittynyt energiatehokkuuden parantamiseen sekä käytönaikaisten päästöjen



vähentämiseen, mutta vuonna 2018 tulleiden uusien energia-määräysten myötä uudisrakennuksissa on siirrytty jo melkein nollaenergiarakentamiseen. Tästä syystä painopiste on vaihtunut elinkaaren; rakennusmateriaalien valmistukseen, rakentamiseen, rakennusjätteen synnyn ehkäisyyn sekä kierrätyksen merkitykseen päästövähennyskohteina. Tavoitteena on myös saada rakennuksen hiilijalanjäljen pienentäminen osaksi rakennusmääräyksiä vuoteen 2025 mennessä. Syksyllä 2019 Rakennusten hiilijalanjäljen arviointimenetelmän eli RAHI:n ensimmäinen versio siirtyi rakennus-hankkeiden testattavaksi. (YM 2020b)

Ympäristöministeriön yliarkkitehtina toimiva Harri Hakaste (2019, 8:55) kertoo EKO-SAFA:n tuottamassa podcastissa, kuinka ilmastonmuutos on noussut ympäristöministeriössä ohjauksen pääaiheeksi, koska se on merkittävä globaali ympäristövaikutus. Uuden maankäyttö- ja rakennuslain on tarkoitus astua voimaan vuoden 2021 lopussa ja sen tavoitteena on ottaa huomioon ilmastonmuutos laajana yhteiskunnallisena ilmiönä (YM 2020a). Ympäristöministeriön erityisasiantuntija Matti Kuittinen (2019, 20:01) taas mainitsee, että he ovat vasta tarttuneet yhteen ympäristöindikaattoriin eli vastaamaan ilmastonmuutokseen, kun taas muut indikaattorit kuten mineraalivarojen ehtyminen sekä rehevöityminen otetaan mukaan vasta myöhemmin (2019, 20:01). Nämä prosessit eivät ole toisistaan riippumattomia kuten Suomen ympäristökeskuksen julkaisussa (Furman et al. 2018) kerrottiin. vaan kaikki indikaattorit tulisi ottaa huomioon ongelmia ratkottaessa, jotta välttyttäisiin esimerkiksi ongelmien siirtymiseltä toisaalle. Ohjauksesta tuntuu puuttuvan kokonaisvaltaisempi käsitys, joka huomioisi niin kestävän kehityksen eri ulottuvuudet, kuin erilaiset ympäristöongelmatkin.

Laajemmin kestävää rakentamisen ohjausta on vienyt eteenpäin Rakennusteollisuus RT ry (2018), jonka tiedotteen mukaan YM:n RAHI-hankkeen säätelyn osana olevilla päästökatoilla voi kyllä olla iso rooli kestävää rakentamista ohjaavana tekijänä, mutta kestävän

kehityksen muita tärkeitä indikaattoreita ja näkökulmia ei hankkeessa ole huomioitu yhtä kattavasti kuin hiilijalanjälkeä. Tiedotteessa kerrotaan, että Suomessa hiilijalanjälki on nostettu keskeiseksi kestävän rakentamisen indikaattoriksi ja usein pelkästään sen laskentaa sovelletaan ympäristövaikutusten arvioinnissa. Kestävä rakentaminen yhdistetään RT:n mukaan usein lisäksi virheellisesti pelkästään energiatehokkuuteen tai ekologisuuteen. (RT 2018)



RT (2018) onkin aloittanut vuonna 2018 Kestävän rakentamisen kriteerit eli KeKri -hankkeen tarkoituksenaan selvittää kattavasti kestävän rakentamisen ohjaus- ja arviointimenetelmiä. He näkevät, että kestävän rakentamisen tulisi tarkoittaa laajemmin kestävän kehityksen muidenkin näkökulmien mukaista rakentamista:

*”Tavoitteena on tuottaa pitkäikäisiä, energia- ja materiaalitehokkaita rakennuksia, joissa on huomioitu taloudelliset, sosiaaliset ja ekologiset näkökohdat.”* (RT 2018)

Lisäksi hankkeessa tahdotaan selvittää, miten kasvihuonekaasuille asetetut päästökattot vaikuttavat muihin kestävän rakentamisen ulottuvuuksiin. KeKri:ssä huomioidaan eurooppalaisten standardien lisäksi erilaiset kansainväliset elinkaariarviointiin kehitetyt ohjauskeinot sekä kansallinen lainsäädäntö. Lisäksi kartoitetaan niihin liittyvät eroavaisuudet ja epävarmuustekijät. Tarkoituksena oli koostaa selvityksestä yhtenäinen raportti keväällä 2019 ja tämän jälkeen pilotoida arvioituja kestävän rakentamisen indikaattoreita uusien rakennushankkeiden yhteydessä. Sen lisäksi tavoitteena oli viestiä säännöllisesti hankkeen vaiheiden etenemisestä. (RT 2018)

RT:n sivuilta ei kuitenkaan löydy luvattua tiedotusta tai koottua raporttia vuoden 2018 jälkeiseltä ajalta. RT:n edustaja Pekka Vuorinen (2019, 8:23) kertookin Vähähiilisen rakentamisen -seminaarissa, että hanke pysäytettiin vuosien 2018-2019 vaihteessa, sillä RT keskittyi tuolloin analysoimaan juuri lausuntoon tullutta RAHI-hanketta. RT alkoi tämän jälkeen viemään yhdessä Ympäristöministeriön kanssa Vähähiilinen rakennusteollisuus 2035 -tiekarttaa eteenpäin (RT 2019). Tarpeellinen kestävän rakentamisen ohjaus- ja arviointimenetelmä, sekä siitä tehty kestävyys ulottuvuuksia tarkasteleva raportti, jäävät siis harmillisesti vielä uupumaan.

Ympäristöministeriöllä ja Rakennusteollisuus ry:llä näyttää kuitenkin olevan toivoa herättävät yhtenäiset tavoitteet kestävän rakentamisen eteenpäin viemiseksi; Vuorinen (2019, 18:54) esittelee Ympäristöministeriön MRL:n kokonaisuudistustyön yhteydessä kirjatun sitaatin YM:n näkökulmasta, joka kuvaa hänen mukaansa myös RT:n käsitystä kestävän rakentamisen kriteereistä:

*”- Rakennuksen elinkaaren aikaisia kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia voidaan arvioida niin ekologisen, sosiaalisen kuin taloudellisen kestävyysnäkökulmasta. Vaikka painopiste usein on ympäristökuormien vähentämisessä, luonnonvarojen kulutuksessa, haitallisissa päästöissä sekä välillisissä vaikutuksissa ihmisten terveyteen tai luonnon monimuotoisuuteen, sisältyy elinkaarilaatuun mm. rakennuksen kuntoa, käytettävyyttä ja käyttöikää koskevat laatutekijät. Laatutekijöitä ovat esimerkiksi sisätilojen laatu, esteettömyys, muuntojoustavuus ja rakenteiden ja järjestelmien käyttöikä. Myös kulttuuriset, esteettiset ja arkkitehtuuriset arvot ovat osa elinkaariajattelua. Elinkaariajattelun lähestymistapa ilmentää tavoitetta siirtyä rakentamisessa osaoptimoinnin sijaan kokonaisvaltaisempaan ja kestävämpään vaikutus- ja kustannustarkasteluun.”* - YM, (Vuorinen 2019, 18:54)

Vuorinen pohtii, olemmeko rakentamassa kestävän rakentamisen arviointia vai ihan jotain muuta. Sitaitin viimeinen lause kuvaa hänen mukaansa onnistunutta lopputulosta. (Vuorinen 2019, 18:54)

Sitaatti sisältää lupaavasti maininnat kaikista Brundtlandin komission (WCED 1987) kestävän kehityksen ulottuvuuksista, joita voitaisiin hyödyntää jatkossa paremmin rakentamisen ohjauksessa. Siinä on myös maininnat esteettisistä ja arkkitehtuurisista arvoista. Eri kestävyys ulottuvuudet vaikuttavat todennäköisesti lainsäädännön ja ohjauksen taustalla, mutta olisi tärkeää myös avata niiden merkityksiä ja riippuvuussuhteita tarkemmin suunnittelijalle. Viimeinen lause kiteyttää hyvin myös seuraavassa osiossa esitettävän systemaattisen ajattelutavan ytimen: yksittäisten osien tarkastelun sijaan tulisi kestävää rakentamista tarkastella myös kokonaisuutena.



Analyyttinen ja systeeminen lähestymistapa kestävään rakentamiseen

Kimmo Lylykangas (2016, s. 20-23) esittelee Arkkitehtilehden artikke-  
lissaan kaksi tapaa lähestyä kestävää rakentamista: analyyttiseen ja  
systeemiajatteluun perustuvan ajattelutavan. Ensimmäisessä **ana-  
lyyttisessä** tavassa käsitteen avaamiseksi ja vertailtavuuden mah-  
dollistamiseksi on tehty erilaisia standardeja ja sertifiointimenetelmiä.  
Tähän luetaan aiemminkin esitellyt Euroopan standardit, mutta myös  
kansainvälisen standardointijärjestö ISO:n vuonna 2011 laadittu ISO-  
21929-1 kokoelma, jossa esitellään 14 näkökulman avulla kestävän  
rakentamisen arviointimenettely. (Lylykangas 2016, s. 20) Myös Suomen  
nykyisten kestävän rakentamisen ohjausmenetelmien voidaan ajatella  
käyttävän analyyttistä lähestymistapaa. Ympäristöministeriön erityis-  
asiantuntija Matti Kuittinen (2019, 3:35) käyttää kuvaavasti tilastoinnin  
tarpeellisuudesta fraasia ”sitä mitä ei voi mitata, ei voi johtaa”. Hänen  
mukaansa näin tehdään, koska seuranta on osa Suomen energia- ja  
ilmastostrategian toteutusta (Kuittinen, M. 2019, 3:35).

Lylykankaan (2016, s. 21) mukaan standardeissa on hyötynä helppo  
vertailtavuus ja riippumattomuus kaupallisista arviointitavoista. Stan-  
dardien jakaminen osatekijöiksi on myös auttanut ymmärtämään kes-  
tävyiden laajuuden. Haittana ajattelutavassa on kuitenkin se, että  
kokonaisuus ja osatekijöiden riippuvuussuhteet usein unohtuvat kes-  
kityttäessä mittamaan yksittäisten osatekijöiden toteutumista. (Lyly-  
kangas 2016, s. 21) Rambollin (2019) teettämän tutkimuksen mukaan  
sertifiointit antavat projektiryhmälle selkeän ja yhteisen tavoitteen  
suunnittelupäätösten taustalle. Ne ovat myös usein paikallisia raken-  
nusmääräyksiä vaativampia ja varmistavat prosessien dokumentoin-  
nin. Ympäristösertifiointijärjestelmiä käytettiin tutkimuksen mukaan  
sidosryhmän vaatimusten, rakennuksen suorituskyvyn ja laadun pa-  
ranemisen takia, mutta pelättiin niitä myös liian kalliiksi tai laajoik-  
si dokumentoida. (Ramboll 2019) Ilonen (2010, s. 69) taas pohtii voi-  
vatko vapaasti haettavat ja elinkeinopolitiikaltaan väljät sertifikaatit  
enemmänkin hidastaa kestävää kehitystä.

ISO-21929-1 kokoelma Lylykangas (2016, s. 20-23) mukaan:

<u>Ympäristötekijät</u>	<u>Taloudellinen</u>	<u>Sosio-kulttuurinen</u>
-päästöt	-muuntojoustavuus	-palvelujen saavutettavuus
-uusiutumattomien	-käytettävyys	-esteettömyys
luonnonvarojen käyttö	-kustannukset	-sisäolosuhteet ja
-puhtaanveden kulutus	-ylläpidettävyys	sisäilman laatu
-jätteen muodostuminen		-esteettinen laatu
-maankäytön muutos		-turvallisuus

Arkkitehtisuunnittelun kannalta asiaa tarkastelee Ilmari Lahdelma ja  
Rainer Mahlamäki Kuittisen (2015, s. 46) tekemässä haastattelussa.  
He kertovat käyttäneensä arkkitehtitoimistossaan joitakin kestävän  
kehityksen mittareita kuten amerikkalaista LEED-sertifikaattia. Me-  
netelmä ei heidän mukaansa kuitenkaan ollut arkkitehtuurin kannalta  
kovinkaan innostava, sillä siinä huomioitavat asiat liittyvät enemmän-  
kin insinööritieteellisiin kysymyksiin. Kestävän kehityksen kannal-  
ta tärkeämpiin tekijöihin, kuten rakennuksen elinkaaren aikaiseen  
muuntojoustavuuteen, ei myöskään keskitytty. (Kuittinen, R. 2015, s. 46)

Lylykangas (2016, s. 21-22) esittelee toisen tavan lähestyä kestävän  
rakentamisen käsitettä: Karl-Henrik Robertin kehittämässä **syste-  
miajatteluun** perustuvassa kestävän kehityksen teoreettisessa mal-  
lissa kokonaisuus ja osatekijöiden riippuvuussuhteet huomioidaan.  
Samalla pyritään ymmärtämään monisyisten ympäristöongelmien  
taustalla olevia mekanismeja ja niiden alkusyitä. Malli hahmottaa  
Lylykankaan mukaan ongelmia järjestelmällisesti; toimintamalli-  
en hienosäädön sijaan, korjataan itse prosesseja. Mitattavia osa-  
tekijöitä kannattaa hänen mukaansa jatkossakin tarkastella nu-  
meerisesti, mutta myös systeeminen ajattelutapa tulisi muistaa;  
jos numeroille annetaan tarkastelussa liikaa valtaa, voidaan mo-  
net haitallisia prosesseja muuttavat ratkaisut jättää toteuttamatta.  
(Lylykangas 2016, s. 21-23)

Erilaisten lähestymistapojen ero kulminoituu Lylykankaan (2016, s. 22) mukaan siinä kuinka kontekstiin suhtaudutaan kestävän rakentamisen arvioinnissa. Kestävässä rakentamisessa kontekstia ovat tarkastelleet Steven A. Moore ja Andrew Karvonen (2008, s. 42), joiden mukaan kestävän rakentamisen ihannetapaus olisi fyysistä ja kulttuurista **kontekstia hyödyntävää** (context rich), joka terminä asettuu **kontekstivapaan** (context free) ja **kontekstisidonnaisen** (context bound) kestävän rakentamisen välille. Kontekstisidonnaista suunnittelutapaa pidetään tavallisimpana kestävän rakentamisen muotona. Siinä käsityöläinen luo ympäristöä paikallisista materiaaleista samalla huomioiden paikallisten eliöiden sekä ympäristöjen rajat. Se voidaan ymmärtää ”kansanomaisena työnä” eli eräänlaisena paikkasidonnaisena valmistustapana, jossa hyödynnetään hiljaista tietoa tai käsityöläistaitoja. Vastakohtana sille on kontekstivapaa suunnittelu, joka edistää kestävää kehitystä käyttämällä tehokkainta käytettävissä olevaa tekniikkaa. Näiden kahden väliin jäävä kontekstia hyödyntävä suunnittelu taas yhdistää perinteisiä ja uusia teknisiä käytäntöjä, jolloin saadaan kaikkien suunnittelutapojen hyödyt käytettyä. (Moore & Karvonen 2008, s. 32, 34, 38)

Lylykankaan (2016, s. 22-23) mukaan systeemisessä ajattelutavassa kestävyyttä voidaan nähdä tarkasteltavan tiukasti kontekstiin sidottuna, kun taas analyyttisessä ajattelussa sitä arvioidaan samoin periaattein eri puolilla maailmaa, eli irtautuen kontekstista. Standardeihin perustuvassa rakennussuunnittelussa ei siis häneen mukaansa välttämättä huomioida paikallisia ja hankkeen kannalta olennaisia ongelmia, kun taas systeeminen lähestymistapa edellyttää kontekstianalyysia eli rakennuksen tarkoituksen, sijoittelun ja massoitellun kriittistä arviointia jo hankesuunnittelussa. (Lylykangas 2016, s. 22-23) Systeemisessä ajattelutavassa korostuu samoja asioita kuin kestävän matkailun huomioimisessa eli paikallisuus, ennakointi sekä kriittinen ajattelutapa.



Lylykangas (2016, s. 23) esittelee esimerkkinä kaksi systeemiajatteluun perustuvaa diplomityötä, joissa johtopäätökset rakennusten kestävyydestä ovat hänestä jyrkkiä, mutta myös johdonmukaisia. Lars-Erik Mattilan sekä Jonas Löfroosin diplomityön johtopäätöksenä esimerkiksi muovia tulisi rakentamisessa välttää; liian suuri fossiilisten luonnonvarojen käyttö on ongelmien alkulähde, sillä polttoaineena öljy tuottaa kasvihuonekaasupäästöjä ja rakennusmateriaalina se muodostuu ongelmaksi ajautuessaan mikromuoveina meriin. Lylykankaan mukaan ISO-standardien tai kestävän rakentamisen sertifikaattien mukainen arviointi taas voisi hyvinkin laskea muovin merkityksen rakennuksen elinkaaren hiilijalanjäljessä pieneksi ja öljypohjaiset lämmöneristeet energiaa säästäviksi. Tällaisten uusiutumattomien materiaalien välttämisestä voidaan antaa pisteitä arviointitulokseen, mutta ne eivät kannusta Lylykankaan mukaan perustavanlaatuiseen, Brundtlandin komission (WCED 1987) tavoitteiden mukaiseen muutokseen, vaan mahdollistaa kestävyiden nimissä menetelmien hienosäädön. (Lylykangas 2016, s. 23)



Stefan Behnischin (2014, s. 11) mielestä kestävyyyteen liittyvissä väitelyissä arkkitehdit keskittyvät nykyään melkein pelkästään rakennuksen määrällisiin osa-alueisiin, kuten eristekerrosten tai ilmanvaihdon suuruuden kysymyksiin. Rakennusalan ammattilaiset haluavat hänen mukaansa keskustella termeistä ymmärrettävillä mittasuhteilla ja etsiä arvosteluperusteita sekä luokittelujärjestelmiä, koska he haluavat tehdä arkkitehtuurista helpompaa määrittää, vertailla ja todistaa. Vähemmän mieluisia ovat ne aihealueet, jotka pakottavat meidät luottamaan vakaumuksiimme, vaikka juuri se herättäisi Behnischin mukaan merkityksellisiä keskusteluja. Nämä laadulliset osa-alueet, jotka liittyvät kulttuuriin, sijaintiin, kontekstiin sekä ihmisten kanssakäymiseen vaativat hänen mukaansa enemmän huomiota. (Behnisch 2014, s. 11)

Aija Staffans sekä Tiina Merikoski (2011, s. 81-83) kirjoittavat aiheesta kestävä matkailukylän suunnittelun näkökulmasta, minkä voisi nähdä pätevän myös kestävä rakentamisen suunnitteluun pienemässä mittakaavassa. Matkailualueen kehittämiseen tarvitaan heidän mukaansa yhteistyötä, sitoutumista sekä ohjausjärjestelmää, mutta myös jatkuvaa oppimista. Kestävä yhdiskunnan perusperiaatteet ja visio luovat ohjausjärjestelmälle kehyksen ja niihin peilataan, kun arvioidaan seurannan avulla suunnittelun ja toteutetun ympäristön onnistumista. Suunnittelun ja rakentamisen tuloksia ja vaikutuksia arvioidaan jatkuvasti, koska sillä on merkittävä rooli myös suunnittelun työkalujen kehittämisessä. Prosessin eri vaiheiden työkaluja, samoin kuin itse tavoitetta ja visiota, on myös voitava muokata esiin nousevien tarpeiden mukaisesti. (Staffans & Merikoski 2011, s.81-83)

Kestävä yhdiskunnan tavoitteiden moniulotteisuus sekä suunnittelun laadullisen tekijöiden vaikea mitattavuus vaikeuttaa kehityksen arviointia. Kokonaisvaikutusten hahmottaminen vaatii monialaista osaamista sekä tietoa, jota usein ei ole avoimesti saatavilla. Tämän takia tarvitaan myös huolellista dokumentointia prosessin loppuksi. Paikkaan ja vaikutuksiin liittyvät laskelmat eivät yksinään kerro kokonaisuudesta vaan tarvitaan tietojen yhdistämistä sekä analysointia, jotta voitaisiin systemaattisesti ymmärtää paikka sekä arvioida eri aikavälien vaikutukset. (Staffans & Merikoski 2011, s. 81-83)

Staffans ja Merikoski (2011, s. 81-83) jatkaa kuvaamalla onnistuneen arviointimenetelmän ominaisuuksista. Kriteeristöt sisältävät parhaimmillaan kokonaisvaltaisesti kestävä yhdiskunnan eri osa-alueet sekä suunnittelua tehokkaasti ohjaavia työkaluja. Indikaattorit ja mittarit ovat tärkeitä ympäristön arvioinnissa, sillä niillä helpotetaan myös eri ratkaisujen vertailemistä. On huomioitava, että ratkaisut voivat vaikuttaa kielteisesti muihin kestävä yhdiskunnan osa-alueisiin. Ne edellyttävät arvovalintoja siitä, mitkä näkökulmat otetaan huomioon, sillä sitä mitä arvioidaan myös rakennetaan. Olennaista on tunnistaa ne ratkaisusta aiheutuvat vaikutukset, joilla on merkitystä kestävyys näkökulmasta pitkällä aikavälillä. Ilmastomuutokseen kytkeytyvien päästövaikutusten minimointi on esimerkiksi tärkeää, mutta vain osa rakennetun ympäristön ja asumisen kestävyyttä. Yksittäisten kohteiden suunnittelua haluttuun suuntaan voidaan ohjata sertifiointien avulla, joilla pyritään varmistamaan suunnittelun ja rakentamisen laatu. Ne eivät kuitenkaan ole aina takuu paremmasta ympäristön laadusta. Niiden suunnittelukriteeristöjä voidaan kuitenkin hyödyntää tarkistuslistan tavoin suunnittelun tukena. (Staffans & Merikoski 2011, s.81-83)

Analyttistä tapaa tarvitaan, jotta ymmärretään kestävyys laajuus sekä voidaan muodostaa selkeämmin yhteisiä tavoitteita. Ne myös vaativat rakennukselta tavallista kestävämpiä ratkaisuja sekä dokumentointia, joka hyödyntää jatkossa muita suunnittelijoita. Analyttiset menetelmät eivät voi kuitenkaan toimia, jos niitä itsessään ei jatkuvasti arvioida. Kokonaisvaltainen ajattelu ja ongelmien taustalla olevien mekanismien ymmärtäminen tuovat analyttisiin menetelmiin uusia kehitysideoita. Sellainen ratkaisu kannattaa valita, jonka vaikutuksilla on merkitystä kestävyys näkökulmasta pitkällä aikavälillä. Menetelmien tulisi kuitenkin huomioida enemmän myös laadullisia tekijöitä, joihin arkkitehtuurilla voidaan vaikuttaa, Menetelmien tulee ottaa huomioon uusien teknisten käytäntöjen lisäksi myös paikalliset ja hankkeen kannalta olennaiset asiat, kuten sijainnin, ilmaston ja paikallisten materiaalien merkitys suunnittelussa.



### Nykyrakentamisen kestävyys

Nykyrakentaminen ei ole monien arkkitehtien mielestä kestävää (esim. Hautajärvi 2010, s. 13-16, Mikkola 2017, Mattila 2018). Heidän mukaansa monikerrokselliset rakenteet ovat vikaherkempiä, sisältävät synteettisiä materiaaleja ja ovat siksi aiheuttaneet kosteus- ja sisäilmaongelmia sekä lyhentäneet rakennusten käyttöikää. (Hautajärvi 2010, Mikkola 2017, Mattila 2018) Juulia Mikkola (2017, s. 20) muistuttaa, että:

*”Lyhytikäisen rakennuksen rakentamiseen, korjaamiseen, purkamiseen ja rakennusjätteen käsittelyyn kuluu huomattavasti enemmän energiaa kuin sen lämmitykseen”.* (Mikkola, 2017, s. 20)

Harri Hautajärven mukaan Suomessa tavoite rakennuksen kestoikäksi on vain noin 50 vuotta, julkisissa rakennuksissa parhaillaan 70 vuotta.” (Hautajärvi 2010, s. 13-14) Nykyrakentaminen ei ole Lars-Erik Mattilan (2018) mukaan kestävää, vaikka se noudattaisi nykyisiä lain mukaisia määräyksiä, sillä hänen mukaansa: ”sitä ei pysty toisintamaan määrättömästi ilman että se muuttuu kerta kerralta hankalammaksi ja ilman että haitallisia aineita kertyy ympäristöön”. Hautajärven, Mikkolan ja Mattilan (2010, 2017, 2018) mukaan vanhin säilynyt rakennuskanta sisältää potentiaalia etsittäessä ratkaisuja tulevaisuuteen. Yksinkertaisista ja hengittävistä massiivirakenteista kuten hirsiseinistä ja massiivitiilimuureista on Mikkolan (2017, s. 19) mukaan vuosituhansien kokemus, ja ne ovat huollettuina kestäneet jopa satoja vuosia käytössä.

Suomen Arkkitehtiliitto SAFA (2016) vaati myös, ettei yhä monimutkaisempi ja teknisempi rakentaminen saa olla ainoa tapa rakentaa. Yksinkertaisia ja pitkäikäisiksi tiedettyjä ratkaisuja kuten painovoimaisen ilmanvaihdon ja yksiaineisten seinärakenteiden yhdistelmää ei saa kieltää energiatehokkuusmääräyksillä.



Ne ovat tuttuja satavuotisista kerrostaloista, perinteisistä hirsitaloista sekä uusista kestävän rakentamisen hankkeista, joista myös sisäilmaongelmista kärsiviä löytää usein ainoan heille soveltuvan ratkaisun. SAFA ei puolusta yksittäisiä ratkaisuja vaan rakentamisen moniarvoisuutta sekä kannattaa kokonaisvaltaista ja joustavaa säädösohjausta. Kestävyyteen tarvitaan rakennusten koko elinkaaren kattavia tarkasteluja ja on lisäksi huomioitava luonnonvarojen ja ympäristön säästäminen, terveys sekä rakennusten kestävyys. (SAFA 2016)

Jorma Mukalan (2010, s. 11) mukaan rakennusallalla materiaalien suosio voi muuttua arvojen vaihtuessa; 1960-luvulla ihannoitiin betonia, mutta nykyään puu on noussut ajankohtaiseksi sillä, se sitoo hiilidioksidia ja uusiutuu nopeasti. Puurakentamisessa on Mattilan (2018, 11:59,14:52) mukaan myös paljon merkittäviä hyötyjä, mutta nykyisissä puukerrostaloissa on hänen mielestään nimeensä nähden vain vähän puuta. Sen lisäksi ne sisältävät hänen mukaansa suuret määrät ympäristölle haitallisia liimoja, joista puurakentaminen on riippuvainen. Mattilan mukaan ei ole myöskään kannattavaa suunnitella ja rakentaa 50 vuoden elinkaarella rakennuksia materiaaleilla, joilla kestää kasvaa 100 vuotta tai muutoin kallisarvoiset hiilinielut haaskataan. (Mattila 2018, 11:59,14:52)

EKO-Safa:n podcastissa Ransu Helenius (2019, 24:00) kertoo kuinka puun potentiaali ekologisena rakennusaineena on todella suuri, mutta sen prosessoinnissa menetetään sille luontaista rakenteellista lujutusta ja pitkäaikaiskestävyyttä. Sen sijaan että manipuloitaisiin puuta, pitäisi hänen mukaansa muuttaa itse teollisuutta. Menetelmiä uudistumiselle kyllä on, mutta ymmärrystä puuttuu. (Helenius 2019, 24:00) Mattilan mukaan huomio pitäisi kiinnittää rakennuksissa käytettyihin haitallisiin aineisiin sillä rakennetussa ympäristössä ne usein menevät sekaisin ja päätyvät kierrätykseen, mikä johtuu siitä, että tuotesalattujen rakennustuotteiden sisältämiä aineita on vaikea saada selville. Hänen mielestään tärkeää olisi hahmottaa kokonaisuus; muistaa mistä aineet tulevat, minne päätyvät ja missä ajassa sekä miettiä täytyvätkö ihmisten perustarpeet. (Mattila 2018, 9:00)

Arkkitehtien keskusteluissa nousevat mielipiteet kritisoivat vallitsevia toimintatapoja ja siten haastavat alaa kohti muutosta sekä tarkastelevat asioita systemaattisesti. Näitä asioita tarvitaan matkalla kohti kestävää kehitystä. Tarvitaan kuitenkin myös tutkimusta, jotta nämä mielipiteiksi jäävät huomiot saataisiin tieteelliselle pohjalle, sekä siten vietyä rakennusallaa todella eteenpäin. Kaikkia materiaaleja ja rakennustapoja tulisi arvioida kriittisesti koko elinkaaren sa ajalta, rakennusten kestävyyteen panostaa sekä eri ratkaisujen välisiä vaikutuksia arvioida toisiinsa. Kokonaisvaltainen ja joustava ohjaus tarjoaisi arkkitehtuurille mahdollisuuden innovoida uusia, kestävämpiä ratkaisuja.



Miten arkkitehtuurilla voidaan edistää kestäväää kehitystä?

Lylykangas (2016) kysyy, mitkä tekijät kestävän kehityksen mukaisina pidetyissä ratkaisuissa kuten uusissa teknisissä järjestelmissä todella ovat arkkitehdin aikaansaannoksia ja edistääkö arkkitehdin suunnitelma valitseviin käytäntöihin nähden muutosta kohti kestävämpää kehitystä? Lylykankaan mielestä tulee huomioida Behnischin (2014, s. 11) tavoin ajateltuna myös laadulliset tekijät kuten arkkitehtuurin heijastelema maailmankuva, luontosuhde ja symboliarvot, jotka usein sivuutetaan analyysiin perustuvassa arvioinnissa. Koska arkkitehtuuria voi arvioida vain kontekstissa ja määrälliset tunnusluvut eivät ole arvioimisessa niin olennaisia, on systeemiajattelulla Lylykankaan mukaan arkkitehtuurin kestävyuden arvioinnissa enemmän annettavaa kuin standardimenettelyllä. Samalla hän pohtii kannattaako arkkitehtuurin kestävyyttä edes arvioida. (Lylykangas 2016, s. 23)

Kaj Nymanin (2015) puhuu artikkelissaan arkkitehtuurin ruumiillisesta estetiikasta, mutta hänen ajatuksistaan voi löytää uusia ajattelutapoja myös arkkitehtisuunnittelun merkityksen tarkasteluun kestävän kehityksen kontekstissa. Nymanin mielestä nykyarkkitehtuurin estetiikka ei muodostu vastuullisen vaan hetkellisen ajattelun tuloksena. Hänen mukaansa:

*”arkkitehtuuri on muiden taiteiden tavoin muodostunut instituutioksi, joka alan julkaisujen kautta omilla ehdoillaan määrittelee, mitä on kulloinkin pidettävä hyvänä arkkitehtuurina – rakennustaiteena.”* (Nyman 2015)

Nykyään keskitytään hänen mukaansa enemminkin siihen miltä rakennus näyttää hetkellisessä valokuvassa kuin siihen mitä se merkitsee käyttäjilleen. Ympäristö vaikuttaa mielialaan, toimintakykyyn ja persoonallisuuden kehitykseen alituisesti, mutta silti pyritään vain etsimään uusia mahdollisimman hätkähdyttäviä muotoja samalla mukaillen ajan muoti-ilmiöitä. Suuntauokset muuttuvat, mutta teokset jäävät käyttäjiensä seuraksi. (Nyman 2015)

Kriittisesen matkailututkimuksen ajattelutavan mukaisesti (esim. García-Rosell 2017, s. 233), kyseenalaistaa Nyman vastaavasti arkkitehtuurin alalla vallitsevaa keskittymistä arkkitehtuurin visuaalisuuteen ja siihen, että arkkitehdit itse arvottavat onnistuneen suunnitelman. Koska kestävässä kehityksessä huomioidaan tasa-arvoinen asetelma ja kestävässä matkailussa esimerkiksi paikallisten mielipide, ei tällainen ajattelutapa myöskään sovi arkkitehtuurin kestävyuden arvioimiseen.

Nymanin mukaan **käyttö** on arkkitehtuurin keskeinen käsite. Kohtaamistamme tarjoumista opimme esineiden ja niihin liittyvän toiminnan merkityksen. Tarjouma toteutuu vain, kun havainto ja toiminta vastaavat toisiaan sekä ympäristö ja sen käyttäjä sopeutuvat toisiinsa. Arkkitehti saa aikaan tämän sopeutumisen, kun hän ymmärtää, että hänen taiteensa on erityisesti käyttötaidetta. Arkkitehtuuri ei ole itsessään merkityksellistä vaan muodostuu merkitykselliseksi vain, kun se on käyttökelpoista ihmisten toimissa. Arkkitehtuurilla on sitä enemmän merkitystä, mitä enemmän se auttaa tulemaan maailmassa toimeen eli mitä paremmin se lisää elämäntaitoja. Käyttötaiteen sijasta arkkitehtuuri on kuitenkin vakiintunut kuvataiteeksi, visuaaliset aspektit korostuvat rakennetun ympäristön suunnittelussa ja rakennustaiteen arvostamisessa psykologisten ja yhteiskunnallisten vaikutusten kustannuksella. Olennaista olisi jokaisen arkkitehtuuriteoksen kohdalla pohtia visuaalisuuden sijaan, mitä ympäristön käyttöä se tekee mahdolliseksi, mitä mahdottomaksi. (Nyman 2015)

Samalla tavoin voitaisiin ajatella, ettei kestävä arkkitehtuuri ole itsessään merkityksellistä vaan muodostuu merkitykselliseksi mitä enemmän se auttaa ihmisiä lisäämään elämäntaitoa kestävämpään suuntaan. On tärkeää mahdollistaa arkkitehtisuunnittelulla kestävämpiä valintoja; ihmiset voivat valita portaat hissin sijaan, jos ne on suunniteltu houkuttelevaksi.





*"Asioille on kuvaavampaa se minkä ne mahdollistavat  
kuin se mitä ne välittömästi ovat"*

-John Dewey,  
siteeraajana Mark Johnson  
viitattuna Nymanin (2015) tekstissä

John Deweyn ajatusta soveltaen arkkitehtuurin kestävyysden tarkasteluun, tärkeää ei olekaan määritellä kestävää arkkitehtuuria ja sen arviointia, vaan pohtia miten arkkitehtuurin avulla voitaisiin mahdollistaa kestävä kehitys mukainen muutos niin rakentamisessa kuin ihmisten käyttäytymisessäkin. Kestävän rakentamisen mukaista ei ole myöskään jättää muita ihmisryhmiä kuten, matkailussa paikallisten näkemyksiä, huomioimatta ja keskittyä vain suunnittelijan omiin tai maailmalla sillä hetkellä muodikkaiden visuaalisten mieltymyksien ilmaisemiseen rakennuksissa. Voita isi i nko arkkitehtuurissa keskittyä sen sijaan laadullisiin tekijöihin kuten heijastelemaan kestävä kehityksen mukaista maailmankuvaa, luontosuhdetta sekä esimerkiksi paikallista kulttuuria ja symboliarvoja?

luku kaksi

73

### Mikä on arkkitehdin vastuu?

Veijola, Ilola ja Edelheim (Veijola et al. 2013, s. 21-24) puhuivat kestävä kehityksen tavoitteen mukaisesta toiminnasta eli vastuullisesta matkailusta, mutta mitä se voisi olla arkkitehtuurin näkökulmasta? Käsitettä vastuullinen arkkitehtuuri ei ole välttämättä kannattavaa määritellä, kuten ei ole kestävää arkkitehtuuriakaan. Voita isi i n kuitenkin pohtia, mitä on vastuullinen suunnittelu syventymättä kuitenkaan tässä käsitteen tarkempaan analysointiin. Vastuullinen suunnittelu voisi tarkoittaa sellaista arkkitehtuurisuunnittelua, joka huomioi kaikki vastuullisuuden ulottuvuudet: sosiaalisen, kulttuurisen, poliittisen, ekologisen ja taloudellisen. Poliittisesti vastuullinen suunnittelu voisi esimerkiksi tarkoittaa sellaista suunnittelua, joka ottaa huomioon vähemmän valtaa omaavien kuten saamelaiden mielipiteen suunnittelussa Lappiin.

Kaikissa rakentamisen vaiheissa niin poliittisilla päätöksillä, kaavoituksella, rakennussuunnittelijoilla, mutta myös käyttäjällä on vastuu toteuttaa toimivia ratkaisuja kestävä kehityksen edistämiseksi. Arkkitehteillä voisi siis olla vastuu edes pyrkiä suunnittelemaan käyttäjälle sellainen kestävä rakentamisen mukainen ympäristö, joka myös mahdollistaisi käyttäjälle kestävä elämäntavan, eli mahdollisuuden toteuttaa omaa vastuullista toimintaansa. Kriittisen matkailututkimuksen käsitettä voitaisiin samalla tavoin soveltaa arkkitehtuurin alalle. Pelkkien suunnitteluohjeiden tarjoamisen sijasta voitaisiin pyrkiä kannustamaan esimerkiksi arkkitehtiopiskelijoita kriittiseen ja kokonaisvaltaiseen ajatteluun, ja arkkitehteja voitaisiin auttaa hahmottamaan vastuullisempia tapoja suunnitella, johtaa ja organisoida.

Kestävä rakentaminen ja sitä tukevan arkkitehtuurin tulevaisuus

Suunnittelu- ja konsultointiyhtiö Ramboll (2019) toteutti vuonna 2019 rakentamisen trendejä kartoittavan Green Market Studyn, jonka mukaan kestävä kehitys huomioidaan rakennuksissa tulevaisuudessa entistä paremmin, ja erityisesti terveys ja hyvinvointi nousevat tärkeiksi kestävyiden suuntauksiksi. Rakennuksen asumiskelpoisuus, kuten sisäilman laatu, valaistus ja lämpömukavuus, koettiin myös tärkeinä tekijöinä. Myös sosiaalista yhteenkuuluvuutta edistetään; keskitytään yhteisiin arvoihin ja tiloihin sekä sekoitettuihin sukupolviin. Mielenkiintoista Rambollin tekemän selvityksen mukaan oli, että harvoissa maissa on asetettu raja-arvoja tällaisille hyvinvointitekijöille. (Ramboll 2019)

Miina Blotin (2010, s. 53) mukaan kestävän kehityksen lähtökohdat voivat olla myös yhteisöllisyydessä, kaupunkikulttuurissa ja hyvinvoinnissa, sillä hyvinvoivan on helpompi kiinnostua yhteisestä hyvästä kuin syrjäytyneen. Blot esittelee **tilallisen pääoman** käsitteen, joka on lanseerattu Sitra:n teettämässä tulevaisuuden kestävän kaupunkirakenteen tutkimuksissa. (Blot 2010, s.72) Sen kerrotaan Sitra:n sivujen mukaan syntyvän toimintojen kirjosta, historiallisesta kerroksellisuudesta, helppokulkuisuudesta, koetusta virikkeellisyydestä sekä visuaalisesta miellyttävyydestä kuten kauniista arkkitehtuurista (Noponen 2011) .

Korkeampien kustannusten epäily esti Rambollin (2019) tekemän tutkimuksen mukaan organisaatioita harkitsemasta kestävyystoimenpiteitä. Investoinnit energia- ja vesitehokkaisiin ratkaisuihin, valitut rakennusmateriaalit ja pitkälle katsovat ratkaisut voivat kuitenkin vähentää puhdistukseen, kunnossapitoon ja kierätettävyyteen liittyviä riskejä sekä kustannuksia, ja johtaa alhaisempiin vakaakäyttöasteisiin pitkällä tähtäimellä. (Ramboll 2019)

Kestävä rakentaminen on siis nousemassa tärkeäksi tavoitteeksi rakennusosalalla. Rakentamisella voitaisiin edistää sosiaalista, kulttuurista ja taloudellista kestävä kehitystä ekologisen lisäksi.

Nopeatahtisella alalla suunnitteluun tarvitaan aikaa, tietoa ja esikuvia kestävien ratkaisujen toteuttamiseksi. Harri Hautajärven (2010, s. 16) mukaan kestävä arkkitehtuuria ei voi suunnitella massarakentamisen tuntimäärillä, vaan tarvitaan resursseja sekä kehittämistyöhön että uusimman tiedon sisäistämiseen. Useimmissa hankkeissa arkkitehtien päätösvalta on kutistunut, kun rakennuttaja, tuotanto ja yhä tiukemmat normit sekä määräykset sanelevat suunnittelun reunaehdot. (Hautajärvi 2010, s. 16) Jenni Reuter (2011, s. 55) taas pohtii, mistä arkkitehdit voisivat saada kestävämpään suuntaan ohjaavaa tietoa, kestävyyttä vaativia asiakkaita sekä esikuvia arkkitehtuurin etiikan jäsentämiseksi ja ammattikunnan oikean tien löytämiseksi. Myös ulkomailta tulevat onnistuneet ja konkreettiset esimerkit voivat valaa uskoa, rohkeutta sekä aloitteellisuutta uusien näkökumien löytämiseen. (Reuter 2011, s .55)

Trevor Harrisin (2010, s. 19) mielestä hitauden arkkitehtuurille olisi tarvetta, jotta jäisi aikaa erilaisten innoittavien ja kestävien ratkaisujen löytymiselle. Suunnittelun ehdot ovat viime vuosina kuitenkin heikentyneet, kun aikatauluja on kiristetty ja taloudellisia voimavaroja vähennetty. Ei ole aikaa perehtyä suunnittelutehtävien lähtökohtiin, arvioida vaihtoehtoja keskenään tai hioa valittua ratkaisua. Jos suunnitteluvaiheeseen panostettaisiin enemmän, olisivat pitemmän aikavälin säästöt Harrisin mukaan suurempia ja tulokset laadukkaampia. (Harris 2010, s. 19)



Kestävään rakentamisen esimerkkejä sekä tietoa voitaisiin hakea myös tutkimalla samaan aikaan niin vanhoja kuin uusiakin kestävyys-teen vieviä ratkaisuja. Michael Andersen (2012, s. 15-16) mukaan pohjoismainen kestävä kehitys voisi nojata vanhaan perinteeseen, mutta osoittaa samalla tulevaan:

*”Pohjoismaissa monet arkkitehdit pyrkivät yhteisvastuullisesti kohti kestävää kehitystä esimerkiksi materiaalien ja rakennustavan valinnassa ja kiinnittämällä huomiota päivänvaloon ja energiankulutukseen. Nämä tekijät ovat vaikuttaneet rakentamiseen jo sukupolvien ajan, eikä niissä sinänsä ole mitään uutta, mutta nykyiset tiedot, materiaalit ja tavoitteet johtavat uudenhajuisiin tuloksiin ja avaavat täysin uusia mahdollisuuksia. Tämä puolestaan edistää alueellisten rakennuskulttuurien kehitystä ja innovaatiota.”* (Andersen 2012, s. 15-16).

Tommy Lindgrenin (2015, s. 86) mukaan Ulrich Pfamatterin kirja *World Atlas of Sustainable Architecture* tarjosi kokonaisvaltaista käsittelytapaa kestävään rakentamiseen esittelemällä erilaisia korkean teknologian ratkaisuja, regionalististen ja vahvassa luontoyhteydessä elävien kansojen rakennusperinteitä sekä modernismin kohteita. Lindgrenin mukaan voitaisiin kirjan tapaan etsiä uusia ideoita tarkastelemalla erilaisten ratkaisujen yhteyksiä ja merkityksiä, eikä vain suosia sitovia kehityksen tiekarttoja. Siten arkkitehtuurin osa kestäväen tulevaisuuden kehittämisessä voisi olla aktiivinen ja luova. (Lindgren 2015, s. 86-87)

Kestävän matkailun ja rakentamisen tarkastelu rinnakkain toi paljon uusia ulottuvuuksia niitä tukevan arkkitehtuurin suunnitteluun. Kestävää rakentamista tulisi tarkastella ekologisen kestävyys-teen lisäksi myös taloudellisena, sosiaalisena ja kulttuurisena kestävyys-teenä. Suunnitteluvaiheessa erilaisia osatekijöitä ja niiden vaikutuksia tulisi arvioida kokonaisvaltaisesti sekä kriittisesti ja toimia ennakoiden, jotta myös tuleville sukupolville varmistetaan hyvä elämä. Ympäristö on hyvinvoinnin ja talouden perusta, minkä takia luonnonvarojen ja ekosysteemien tulisi varjella. Suunnittelutyössä on myös hyvä varmistaa yhdenvertaisuuden toteutuminen sekä erilaisten sidosryhmien osallistaminen. Analyyttistä näkökulmaa voidaan hyödyntää yhteisen tavoitteen luomiseksi ja vaihtoehtojen vertailun helpottamiseksi, mutta niiden rinnalla tulee olla myös systeeminen ajattelutapa, joka tarkastelee osa-tekijöiden riippuvuussuhteita sekä ongelmien alkusyyt. Kaikilla on vastuu toimia yhdessä kohti kestävää kehitystä ja arkkitehdin osuus siitä on pyrkiä suunnittelemaan kestäviä rakennuksia, joissa sen käyttäjillä on mahdollisimman helppoa toteuttaa kestävä toimintaa. Uusista ratkaisuista olisi tärkeää tehdä enemmän tutkimusta sekä tiedottaa tuloksista myös muille suunnittelijoille.

Kestävää matkailua, mutta myös rakentamista tarkastellessani huomasin, että paikallisuus nousi esiin tärkeänä tekijänä kaikissa kestäväen kehityksen ulottuvuuksien tavoitteissa. Arkkitehtuurisuunnittelussa paikan olosuhteiden huomioiminen näkyy yleensä rakennusten sijoittelussa, massoittelussa sekä rakenteissa. Kontekstia hyödyntävällä suunnittelulla voidaan myös yhdistää perinteisiä rakennusmenetelmiä ja uusia teknisiä käytäntöjä ja luoda niistä jotain aivan uutta. Paikallisuuden vaalimiseen kuuluu myös alueen luonnon, maisemien, kulttuurin, arvojen sekä materiaalien huomioiminen. Tämä herättää mielenkiintoisen kysymyksen siitä, miten arkkitehtuurilla saataisiin ilmaista paikallisia arvoja sekä kulttuuria, ja siten saada matkailija ymmärtämään sekä kunnioittamaan matkakohdettaan sekä herättämään paikallisissa ylpeyttä? Seuraavissa osioissa siirryn tarkastelemaan, miten Lapin kontekstissa kestävää matkailurakentamista ja sitä tukevaa arkkitehtuuria voitaisiin suunnitella, huomioimalla Lapin paikallisia ominaisuuksia.



*"Tunnetko lämmön kasvoillasi,  
kun kesäyön auringon säteet, maan hellä kosketus  
ja taivaan sininen peitto  
sulkevat sinut syliinsä ohikiitäväksi hetkeksi  
katajien kruunaaman tunturijärven rannalla.*

*Kuuletko kohinaa korvissasi, kun adrenaliini syöksyy läpi vartalosi  
katsoessasi ahman laukkaa kaamoksessa?  
Tunnetko ihosi kihelmöivän?"*

*- Haataja Antti, Pohjoinen: Jälkemme maailman laidalla, 2018*

### LUKU 3

## LAPIN PAIKALLISUUDEN ILMENTÄMISEN MAHDOLLISUUDET ARKKITEHTISUUNNITTELUSSA



*Diplomityöni alkuosan kestävän kehityksen tarkasteluissa paikallisuus nousi esiin kaikkien kestävän matkailurakentamisen ulottuvuuksien tavoitteissa ja on siksi myös tärkeä matkailuarkkitehtuuria ohjaava tekijä Lapissa.*

*Sosiaalisesti kestävään matkailuun kuuluu tärkeänä osana paikallisten osallistaminen suunnitteluun selvittämällä sidosryhmien yhteiset arvot sekä tavoitteet. Tällä edistetään vuorovaikutusta sekä tuetaan ympäröivän yhteisön hyvinvointia ja rakenteita. Taloudellisesti kestävässä maankäytön suunnittelussa tulisi sovittaa harkiten perinteisiä elinkeinoja matkailun tarpeiden kanssa, ja rakentamisessa suosia paikallisuutta esimerkiksi rakennustuotteissa ja -materiaaleissa. Kansainvälisiä ja maan sisäisiä standardeja ei tulisi kritiikittömästi hyödyntää ekologisesti kestävässä suunnittelussa; parempi olisi soveltaa niitä kontekstissa, eli huomioida esimerkiksi sijainti, ilmasto, valaistusolosuhteet sekä maisemat.*

*Kulttuurisessa kestävyyydessä rakennettua ja elävää paikallista kulttuuriperintöä tulisi lisäksi suojella ja kunnioittaa sekä ilmentää suunnittelussa totuuden mukaisesti paikallisia perinteitä, arvoja, luontosuhdetta, maailmankuvaa ja symboliarvoja eli alueen omaperäisyyttä. Rakennuskulttuuria voitaisiin myös kehittää tutkimalla rakennusperinteitä, ja tuomalla niiden sisältöjä nykypäivään. Sitä kautta rakennusperinnön muistijälki säilyy, mutta myös uusia kestävän kehityksien mukaisia innovaatioita voi syntyä.*

Kestävä matkailutuote voi Borgin (1997, s. 53) mukaan parhaimmillaan saada matkailijan kokemaan jotain uutta kestävän kehityksen kulttuuria, ympäristöä ja paikallisuutta arvostavassa prosessissa. Tällä voidaan tukea kulttuurien välistä suvaitsevuutta sekä siten lisätä kunnioitusta paikallisia ja heidän ympäristöään kohtaan. Paikallisuus nousee Eeva Hasun ja Liisa Tyrnäväisen (2011, s. 24, 34-35, 55) mukaan erityisesti kestävän matkailun määrittelyssä keskeiselle sijalle ja sen integroiminen tulisi tapahtua koko toimintaan, kuten suunnitteluun ja rakentamiseen. Paikallisuutta vaalimalla suojellaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, perinnemaisemia ja -biotooppeja, sekä suositaa pohjoiselle maaseudulle tyypillisiä rakennustyytlejä ja –materiaaleja. Paikallisuuteen kuuluu siis kulttuurin lisäksi myös alueen luonnonympäristö, joiden arvostus näkyy luontomatkailun suosion kasvuna. Paikallisuus ei Hasun ja Tyrnäväisen mielestä ole päälle liimattava ominaisuus, vaan se edellyttää identiteetin huomioon ottamista. (Hasu & Tyrnäväinen 2011, s. 34-35, 55)

Paikallisuudelle on myös kysyntää matkailussa. Hasu ja Tyrnäväinen (2011, s. 24,38) avaavat matkailijoiden ja toimijoiden odotuksia Lapissa MATKA-hankkeen matkailijakyselyn keskeisten huomioiden avulla. Heidän mukaansa matkailijat lähtevät usein kaupungeista etsimään vaihtelua arkiympäristöön, eli etsimään kokemuksia autenttista luonnonkauniista paikoista ja paikalliskulttuurisista. Kuluttajakäyttäytymisen nykysuuntaukset painottavatkin Hasun ja Tyrnäväisen mukaan matkakohteen paikallisia arvoja ja niiden kokemuksellisuutta. Erään lappilaisen yrittäjän mukaan ilmapiiriltään ja kulttuuriltaan paikallisia majoituspalveluita ei kuitenkaan ole tarjolla, eivätkä isot ja persoonattomat ketjut kuten kylpylät vastaa asiakkaiden tarpeita. (Hasu & Tyrnäväinen 2011, s. 24,38) Myös ABTA:n (2019) teettämän raportin mukaan hitaan matkailun trendi ja syvällisempien kokemusten etsiminen, olemalla yhteydessä paikallisiin ihmisiin ja kulttuureihin, on kasvussa. Business Finlandin (Salovaara 2020) sivuilla myös kerrotaan, että matkailijat arvostavat matkakohteita, joissa kulttuuriperintöä vaalitaan ja joissa paikallisuus on aistittavissa. (Salovaara 2020) Paikallisuus tukee siis monipuolisesti kestävän matkailun kehittämistä, mutta on myös vahva nykymatkailun vetovoimatekijä.

Arkkitehtien voi olla haastavaa ymmärtää paikallisuutta ulkopuolisi-  
na, mutta he voivat myös ammattitaidollaan tukea alueen kestävää  
kehitystä katsomalla asioita kokonaisuutena. Staffansin ja Merikos-  
ken (2011, s. 132) mukaan ”hiljainen tieto” elää paikallisissa tavoissa,  
käytännöissä sekä paikallisten käsityksestä omasta alueestaan. Se  
on keskeinen osa paikan identiteettiä ja siksi sitä on vaikea siirtää  
suunnitteluun – varsinkin, kun suunnittelijat ovat usein ulkopuolisia  
vaikuttajia. (Staffans & Merikoski 2011, s. 132) Jenni Reuterin (2011, s.  
55) mukaan ulkopuolinen suunnittelija voi kuitenkin paikallisia no-  
peammin tunnistaa kipupisteet sekä paneutua ongelmiin, joita asia-  
kas ei edes pyydä. Hänen mukaansa arkkitehti voi myös rikkoa totut-  
tuja malleja uusien ratkaisujen hyväksi samalla kuitenkin tunnustaen  
pitkän kulttuurihistorian arvon. Pelkkä etäisyys voi siis suoda toisen-  
laista läheisyyttä. Arkkitehdit voisivat Reuterin mukaan myös tarttua  
toimeksiantoihin itse ja käynnistää prosesseja. Kriittinen ajattelu ja  
aloitteellisuus onkin hänen mielestään ammatin eettisen ulottuvuu-  
den ydin. (Reuter 2011, s. 55)

Matkailun lisäksi myös arkkitehtuurissa on pyritty ilmentämään pai-  
kallisuutta: 1980-luvulla yleistyi käsite regionalismi, jota Hautajär-  
ven mukaan Kenneth Frampton täsmensi kriittisyyden ulottuvuudella  
(Hautajärvi 2014, s. 49). Kriittisellä regionalismilla Frampton tarkoitti  
arkkitehtuuria, jossa luonnehditaan paikan pinnanmuotojen, materi-  
aalien, ilmaston ja valon elementtejä. Hän halusi vastata sillä aika-  
sa liian kansainväliseen ja pelkistävään arkkitehtuuriin sekä lisäksi  
postmodernismin pinnalliseen ja ironiseen estetiikkaan. Tärkeää oli  
myös kyky pystyä arvioimaan itseä suunnittelijana sekä ulkopuolel-  
ta saatuja vaikutteita. (Szacka & Patteeuw 2019) Postmodernismilla  
tai pidemmälle viedyllä populismilla tarkoitetaan historiallisten tyy-  
lien lainaamista ja yhdistämistä kulissimaisesti uusiin rakennuksiin.  
Hautajärvi viittaa Framptonin ajatukseen postmodernismin heiken-  
tävästä vaikutuksesta yhteisön kykyyn luoda merkittävää uutta ra-  
kentamista ja halusikin huomioida paikan merkityksiä sekä kult-  
tuuria enemmänkin tulkitsemalla niitä uudelleen kopioinnin sijaan.

Kriittisen regionalismin ideana siis on, että rakennusten tulisi jollain  
tavalla tavoittaa paikan henki *genius loci*, mutta olla silti tunnistet-  
tavissa aikansa arkkitehtuuriksi. Hautajärven mukaan populaarikult-  
tuurin aiheet, lavastaminen ja kulttuuriperintöön viittaava yksinker-  
taistettu symboliikka alkoi näkyä myös matkailussa ja sitä tukevissa  
rakennuksissa 1960-luvun lopulta lähtien (Hautajärvi 2014, s. 49, 340).

Rovaniemeltä, Rinteenkulman ostoskeskuksesta voi löytää esimerkik-  
si ”aidosti ainutlaatuisena” mainostetun kadun, jossa on Las Vegasin  
Caesars Palacen innoittamana kreikkalaisen ja roomalaisen antiikin  
kulisseeja kuten muovisia marmoripylväitä sekä kirkkaan sininen te-  
kotaivas. Rovaniemellä kuten koko Lapilla on oma rikas rakennus-  
kulttuurinsa sekä paikan henkensä, mitä ei ole nähty usein tarpeeksi  
kiinnostavana. Tuodakseen paikallisuuden tuntua rakennukseen ei  
tarvitse taantua historian kopioimiseen vaan voidaan etsiä siitä inspi-  
raatiota suunnittelun tueksi kontekstia hyödyntävän kestävän raken-  
tamisen tavoin.







### Millasta on Lapin rakennuskulttuuri?

Rakennuskulttuurin muodostumiseen Lapissa on vaikuttanut sen syrjäinen sijainti, pohjoiset olosuhteet sekä erilaisten kulttuurien kohtaaminen alueella vuosituhansien ajan. Lapin perinteinen rakennuskulttuuri muodostuu oikeastaan Länsipohjan, Peräpohjolan ja Lapin rakennuskulttuureista sekä suomalaisesta ja eri saamelaisryhmien kansanrakentamisesta. Ruotsiin pitkään kuulunut ja tiheämmin asutettu Länsipohja sekä Peräpohjola poikkeaaakin historiansa ja kulttuurinsa puolesta paljon itä- ja pohjoisosien karummista tunturiseuduista; rannikkokaupungeissa on ollut näyttäviä porvaristaloja, jokilaaksoilla isoja talonpoikaistaloja, sekä karuilla tunturiseuduilla turvekammeja ja -kotia. (Hautajärvi 2014, s. 26-27)

Ainoastaan Lapin maakunnalle ominaista rakentamista on Hautajärven mukaan oikeastaan vain perinteiset saamelaisten käytöstä poistuneet rakennukset sekä uitto-, savotta- ja kullankaivuutoimintaan kuuluneet rakennukset. Perifeerisyyden takia alueella on kuitenkin rakennettu pitkään paikallisten osajien voimin, paikallisista materiaaleista kuten puusta sekä erilaisten vaikutteiden ulottautumissa. Vanhan rakennuskannan määrä on Lapin läänissä erityisen pieni sotien kuten erityisesti vuosien 1944–1945 Lapin sodan seurauksena sekä myöhempien purkutöiden takia. (Hautajärvi 2014, s. 26-27) Suunniteltaessa Lapin eri kulttuurialueille tulisikin ymmärtää kunkin alueen rakennuskulttuurin erityispiirteitä sekä erikseen esimerkiksi saamelaisten ja suomalaisen talonpoikasrakentamisen rakennuskulttuuria.

### Saamelaisten asumukset

Saamelaiset ovat Euroopan Unionin ainoa alkuperäiskansa ja edustavat Pohjois-Fennoskandian vanhinta tunnettua väestöä. Heillä on perinteikäs ja omaleimainen kulttuuri, joka on joutunut väistämään ja osittain sulautumaan suomaiskulttuuriin. Saamelaisten asutus oli 1600-luvulle asti liikkuvaa metsästyksen ja kalastuksen sekä vuotuiskierron säätelemää. Talvisin perhekunnat kokoontuivat talvikyliin eli siitoihin (*sijd*), joiden asumukset olivat ensin ulkopuolelta hiekkavallein tuettuja, kuusikulmaisesta hirsikehikosta sekä niihin nojaavista tukipuista koostuvia turvepeitteisiä puukotia. Kevät- ja syyskylissä taas asuttiin pyöreissä siirrettävissä tuohikatteisissa kartio- eli pistekodissa. Myöhemmin asumukset olivat neliskulmaisia salvoskotia ympäri vuoden. 1600-luvulla poronhoito alkoi yleistyä ja tunturi- eli porosaamelaiset asuivat ympärivuoden siirrettävässä ja tunturikoivuja hyödyntävissä harjaorellisissa loudekodissa, jonka keskellä oli kivistä ladottu tulisija. Niiden kokoa pystyttiin Hautajärven mukaan helposti muuttamaan korvarakenteen avulla. (Hautajärvi 2014, s. 27-29)

Kankaan sijaan turpeella peitettyä paikallaan pysyviä puurunkoista kotia taas kutsutaan turvekodiksi eli kammeiksi. Niitä oli vielä 1950-luvulle asti puuttomilla tuntureilla (Humppi 2014, s. 22). Suomalainen talonpoikauskulttuurin saatuttua pohjoiseen Lappiin säännönmukaisine hirsirakennuksineen, siirtyivät saamelaisetkin niihin nopeasti 1800-luvun lopulta lähtien. Saamelaisten rakennuskulttuurissa ja asumistavoissa on esiintynyt sen historian aikana selkeää alueellisia vaihtelua myös tunturi-, metsä- ja kalastajasaamelaisten kesken. (Hautajärvi 2014, s. 28-29)

Saamelaiskulttuuria on hyväksikäytetty ja vääristelty Lapin matkailussa saamelaisten kustannuksella pitkään, minkä takia on tärkeää toimia tulevaisuudessa heidän perinteistä, mutta myös nykyistä kulttuuria kunnioittaen sekä saamelaisyhteisöjen ehdoilla uutta rakentamista suunnitellen. Käyn myöhemmin läpi, millaisia periaatteita saamelaiset ovat laatineet matkailun suunnittelulle.

### Länsipohja ja Peräpohjolan talonpoikaisrakentaminen

Tornionjokilaaksoon asutusta alkoi tulla jo viimeistään 1050-luvulla, mutta pohjoisempi Lappi alkoi suomalaistua vasta 1600-luvun alusta lähtien, kun Ruotsi halusi sen kiinteäksi osaksi valtakuntaansa. Saamelaiset muuttivat joko pohjoisemmaksi säilyttäen elinkeinonsa tai muuttuivat uudisasukkaiksi. Aluksi talonpoikaiset rakennukset olivat monikäyttöisiä savutupia eli sään harmaantuttamia hirsirakennuksia, joissa oli ovensuunnurkassa hirsikehikon päällä kivistä muurattu uuni. Maalaistalot ovat useiden hirsirakennusten kokonaisuuksia ja sijoiteltu pihapiiriin yleensä neliön tai suorakaiteen muotoon ja kulumistaan avonaiseksi pihapiiriksi. Isompien rakennusten perinteinen muoto on ollut pitkä ja tasaleveä symmetrinen paritupa, joita on pystynyt laajentamaan pituussuunnassa, kun taas pienemmissä muoto on ollut yksittäistupa porsualla ja yhdellä tai kahdella kammarilla. (Hautajärvi 2014, s.29-32) Talonpoikaisrakennuksien joustavuudesta tulevaisuuden tarpeiden suhteen voitaisiin ottaa mallia myös nykypäivän suunnitteluun; matkailurakennuksia pystyttäisiin esimerkiksi tarvittaessa helposti laajentamaan ylöspäin tai muuttamaan toiseen tarkoitukseen kysynnän vaihdellessa.

Hirsiseinät vedettiin suoriksi ja tasapaksuiksi 1700-luvulta lähtien ja nurkat salvottiin pitkiksi 1900-luvun alkupuolelle asti. Yleisesti käytetyn tuohimakaton tilalle tuli vähitellen 1800-luvulla tervattu lautakatto ja myöhemmin pärekatto sekä huopa- ja peltikatto. 1780-luvulta lähtien alueen talonpoikaisrakennukset alkoivat saamaan uusklassismin piirteitä kustavilaisuudesta ja 1800-luvun alussa empirestä. Satulakattoiset rakennuksissa oli silloin symmetriset julkisivut, päätykolmiot ja lyhyet räystäät. Peräpohjalaisten talojen pirteissä oli erikoisuutena suuret yhdistelmäuunit, joissa oli valon ja lämmön tuojana tyypillisesti kulmatakka eli piisi. Ne oli vedetty liituvellillä valkoisiksi ja profilointeja sekä syvennyksiä koristuksina. (Hautajärvi 2014, s.29-32) Näitä hirsirakentamisen, julkisivusommitelmien sekä takan muotokielen perinteitä voitaisiin hyödyntää inspiraationa uusille rakennuksille ja tuomaan erityisesti matkailurakennuksiin viittauksia aitoihin paikallisiin perinteisiin.



Lapin perinteisistä rakennuskulttuureista voi löytää monia ekologisen sekä taloudellisen kestävän rakentamisen ja sitä tukevan arkkitehtuurin piirteitä. Hirsirakentamiseen kuului Hautajärven (2014, s.33) mukaan esimerkiksi joustavuus, sillä hirsisiä rakennuksia pystyttiin siirtämään, laajentamaan sekä muuttamaan niiden pohjia ja julkisivuja tarpeen mukaan. Lapin talonpoikaisrakennukset huonekaluineen tehtiin lisäksi oman metsän tarpeista, ikkunalasias lukuun ottamatta. Punamultamaalaus yleistyi syrjäseutuja myöten 1800-luvun loppuun mennessä, mutta 1970-luvulla muovimaalit syrjäyttivät perinteiset ja kestävät keittomaalit. Rakentaminen luonnonmateriaaleista jatkui 1950-luvulle asti, jolloin yleistyivät tehdasvalmisteiset sekä synteetiset rakennusmateriaalit ja -osat. (Hautajärvi 2014, s.33) Maisemaan sulautuva kammi oli myös tehty rakennuspaikalta löytyvistä materiaaleista, jotka maatuivat tai käytettiin uudelleen, kun kammia ei enää tarvittu tai se oli tullut elinkaarensa päähän (Humppi 2014, s. 53). Paikallisten ja helposti kierrätettävien luonnonmateriaalien ja -maalien käyttö tukisi myös nykyään ekologista kestävyyttä sekä paikallista taloutta ja samalla toisi rakennusperinteitä nykypäivään.

Lapin rakennusperinteet eivät enää sotien, purkamisen sekä saamelaiden suomalaistamisen jälkeen välittyneet seuraaville sukupolville ja siksi käsitys omasta kulttuuriperinnöstä vähitellen ohentui. Rakennuskulttuuria ja paikallisuutta ei ole myöskään pyritty esittämään aidosti matkailussa; Levin matkailukeskuksen rakennuksiin on otettu esimerkiksi mallia Alpeilta ja Rovaniemen Joulupukin pajakylään on haettu angloamerikkalaista tyyliä Santa Claus -kuvastolla. Matkailutoiminnassa tavoitellaankin Hautajärven mukaan vetovoimaisten kohteiden luomista hyödyntämällä usein vapaasti paikallisuutta ja ei-paikallisuutta kopioimalla, muuntelemalla sekä sekoittamalla niitä keskenään. (Hautajärvi 2014, s. 26-27, 358-360) Rovaniemellä matkailu toi alueelle myös viihteelliseen joulumaailman, mutta paikkakunnan omaa rakennusperinnettä, vaaramaisemia tai näkymää Ounas- ja Kemijoelle ei ole usein hyödynnetty. Peräpohjalaisen talonpoikaisrakentamisen hirsirakennusperinnettä ja sen joustavuutta, ekologisten keittomaalien käyttöä tai huolellista puuhuonekalujen muotoilua hyödyntämällä voitaisiin ilmentää Lapin perinteitä uusissa suunnitelmissa ja innovaatioissa. Lapin paikallisuutta voidaan hyödyntää kulttuuriperinteistä inspiraation ammentamisen lisäksi myös pyrkimällä matkailuarkkitehtuurissa tavoittelemaan paikan henkeä.





### 3.1 LAPIN PAIKAN HENGESTÄ

Arkkitehtuurissa on käytetty käsitettä *paikan henki* kuvaamaan niitä konkreettisia kuin kokemuksellisiakin ominaisuuksia, joista paikka koostuu. Paikan hengen aistimista ja tunnistamista voidaan helpottaa arkkitehtuurilla tarjoamalla paikalle ominaisia aistielämyksiä. Näkökulmaan paikan hengestä vaikuttaa kokijan oma tausta: kun tarkastellaan esimerkiksi Lapin maakunnan alueen tilallista muotokieltä eteläsuomalaisen näkökulmasta, voidaan Lappi kokea maastonmuodoiltaan vertikaalisena, sillä siellä sijaitsevat Suomen korkeimman kohdat. Ruotsiin ja Norjaan verrattuna Suomen Lappi on muodoiltaan kuitenkin matalaa ja horisontaalista: muodot ovat ikään kuin pehmeästi piirrettyjä kohoumia horisontissa, olipa kyseessä tunturi keskellä avaraa erämaata tai jokilaaksojen metsäisemmät vaarat. Vaikutelmaa korostavat Lapin matalana kasvavat puut. Maan ja taivaan horisontaalinen raja korostuu, jolloin myös muuttuva taivas pilvineen sekä revontulineen voi luoda merkittävän osan maisemaa. Siksi selkeän suorakulmaiset muodot, kuten Pallastunturin entisen funkishotellin pelkistetty kappalemaisuus, voi niissä hypätä ympäristöstään suhteettoman paljon esiin. Rovaniemen linja-autoaseman katon linjoihin pohjoisten vaarojen ja tuntureiden muodot on taas piirretty onnistuneesti kuvastamaan paikallisuutta.

Erämaat eli havumetsät, tunturikoivikot sekä suot muodostavat suuren osan Lapinmaasta. Oma erikoisuutensa ovat tuntureiden paljakat, jotka kohoavat metsänrajan yläpuolella. Suomessa vallitseva havumetsätyyppi kattaa lähes koko Lapin alueen, metsänrajaan asti. Valtalajeina ovat kuuset, männyt ja koivut, mustikat sekä puolukat. Lisäksi Lapille ominaisia marjoja ja kasveja ovat muun muassa hilla, kaarnikka, tunturikoivu, sekä kullero. Ne ovat sopeutuneet pohjoisen kylmään ilmastoon sekä maaperän ravinteiden vähäisyyteen. (Lappi.fi 2009) Lapin luonnon muodostamia värejä, tuoksuja, muotoja sekä tiloja voitaisiin hyödyntää enemmänkin matkailuarkkitehtuurissa. Paikallisen luonnon teemoja voitaisiin jatkaa rakennuksen sisälle, jolloin saadaan häivytettyä luontoympäristön ja rakennetun ympäristön rajaa sekä vahvistettua paikan hengen aistimista.



Lapin metsien arkkitehtuuri muodostaa mataline puineen ihmisen mittakaavaista tilaa. Matalissa mäntymetsissä puut jatkuvat samalla rytmillä horisonttiin asti ilman leveiden lehtipuiden harmoniaa rikkovia katoksia. Niiden harvoista väleistä näkee kauas horisonttiin sekä taivaan, jolloin puut eivät tunnu kaatuvan päälle. Talvella kynttiläkuuset luovat mahtavia lumipilareiden kannattamia pehmeitä valkoisia tiloja luontoon. Niiden muhkurainen profiili kaartuu välillä latvoista, näyttäen erikoisilta hahmoilta, jotka tarkkailevat kulkijaa. Koivut päästävät valon talvella läpi sisätiloihin, kun taas kesällä ne varjostavat ikkunoi- ta ja luovat erilaista väreileviä varjoja sekä värejä tilaan. Keskikesän aikaan niiden latvustot muodostavat kirkkaan vihreää valoa siivilöivän katon metsän tilaan, jota raidalliset koivunrungot rytmittävät. Pohjoisemmassa käppyräiset matalat tunturikoivikot muotoilevat ohuista rungoistaan toisiinsa kietoutuvia pilarirykelmiä. Alkupalven aikaan ne huurtuvat kauniin kimmeltäviksi ja niiden alla on harsomaista herkkää tilaa. Myöhemmin paksun muhkuraisen lumen painosta ne kaartuvat tehden holvikaaria lumiselle reitille. Talvella puut luovat vieläkin pienempää mittakaavaa, kun kulkija pääsee kävelemään niiden rinnalla paksulla hangella. Lapin metsien ja puiden muodostamista tiloista ja sen lisäksi erilaisista tekstuureista, oksien ja lehtien kahinasta sekä kaarnan ja maan tuoksuista voikin löytää paljon inspiraatiota paikallisuuteen viittaavalle matkailuarkkitehtuurille.





Myös suot ovat tärkeä osa lappilaista maisemaa, sillä soita on yli puolet koko Lapin pinta-alasta (SLL 2020). Lapissa yleisimpiä suotyyppejä ovat aapasuot, jotka ovat korpialueiden reunustamia aavoja märkeä avosoita. Pohjoisosissa esiintyy myös palsasoita eli jäätyneitä turvekumpuja. (Lappi.fi 2009) Soiden tilallisiin ominaisuuksiin kuuluu taivaan korostuminen varsinkin, kun liikkuja hetteikössä kulkiessaan painuu alaspäin. Lisäksi niiden luonteeseen kuuluu kauneuden ja kaaruuden vuorovaikutus. Herkät suovillat heiluvat hiljaisina sumussa, suopursut tuoksuvat huumaavasti ja samalla maa tuoksuu kostealta sekä lotisee pitkospuiden alla. Matalalta katsottuna lintujen ja hyönteisten vilkkaan elämän voi aistia, toisin kuin lintutornista laakeaa ja hiljaista suota tarkkaillessa. Näitä Euroopankin mittakaavalla arvokkaita kohteita ei ole hyödynnetty paljoakaan matkailussa, kuten ei myöskään arkkitehtuurissa niitä ole samalla tavoin käytetty inspiraation lähteenä kuin vaikkapa Suomen metsiä. Näihin erämaisyyteen ja herkkään luontoon perustuviin matkailukohteisiin suunniteltaessa tulisi sopeuttaa rakennettua ympäristöä luontoon erityisellä varovaisuudella.

Lapin valo on myös omalaatuinen. Yleensä sitä pidetään pehmeänä ja hentona sekä viileän värisenä valoharsona, jota ilmennetään arkkitehtuurissa hajottaen valoa kaarevilla vaaleilla pinnoilla sekä suodattavilla kerroksilla. Lapin valo muuttuu kuitenkin vuodenaikojen mukaan vahvasti; kevään valo voi olla hyvinkin kirkas, kun taas kaamoksen aikaan vallitsee sininen hämäryys. Tuomalla valoa sisälle tiloihin epäsuorasti, esimerkiksi piilotettujen kattoikkunoiden avulla, voidaan kokija saada havaitsemaan näitä erilaisia valo-olosuhteita syvemmin kuin suoralla näköyhteydellä luontoon. Vaikka myös Lapissa ikkunoiden varjostus ja lumikuormien huomiointi on tärkeää, ei Lapissa aurinko paista niin korkealta ja kuummentavasti kuin etelämpänä. Se voi helpottaa eri ilmansuuntien sekä kattoikkunoiden hyödyntämistä. Kattoikkunoiden päällä kevään aikana sulavat pitsimäiset lumikuviot heittävät sisään mielenkiintoisen muotoisia varjoja ja talvella ikkunan päälle kinostunut lumi suodattaa sisään sinisenharmaata valoa. Alvar Aallon suunnittelemassa Rovaniemen kirjastossa kattoikkunoilla on saatu vähäisetkin talven säteet sisään sekä tuotua valoa valkoisia pintoja pitkin myös epäsuorasti tilaan. Pimeään kaamosaikaan sisältä tuleva valo hohkaa ulos, korostaen ikkunan ja rakennuksen muotoja sekä näkyen kauas maisemassa.

Lappiin kuuluvat myös vahvat ja omaperäiset toisistaan selkeästi erottuvat vuodenaajat, joita voitaisiin hyödyntää enemmän Lapin matkailun vetovoimatekijänä sekä sesonkiaikojen tasaajana. Talvea onkin yleisesti jo hyödynnetty laajasti esimerkiksi revontulien tarkkailuun tarkoitetuissa rakennuksissa sekä erilaisista lumesta ja jäästä tehdyistä matkailurakennuksissa. Lapin vuosi jäsennetään kuitenkin jopa kahdeksaan jaksoon. Pohjoinen elämäntyylä jäljittelee luonnon omaa elämää ja vaikka yhteiskunnan rakenteet muuttuvat, säilyvät pohjoinen mentaliteetti sekä kahdeksan vuodenaikaa lähes muuttumattomana yli sukupolvien (Lappi.fi 2009). Matkailuarkkitehtuurissa vuodenaikojen muuttumista sekä olemusta voitaisiin ilmentää kuvaamaan ainutlaatuisia paikallista luontoa sekä elämäntapaa. Seuraavat laatimani kursivoidut kuvaukset kertovat Lapin kahdeksasta vuodenaajoista sekä siitä, millaisia tiloja ja elämyksiä ne voivat muodostaa.





*Pakkastalvi aloittaa kahdeksan vuodenajan kierron kirpeällä ja kuivalla ilmallaan, jota on pistävää hengittää ja joka nipistää poskia. Ilma on äärimmäisen raikasta, ilman minkäänlaisia tuoksujia. On pimeää, mutta tähtitaivas valaisee usein lumen pintaa, eikä pimeys siksi ole yhtä syvää kuin ensilumen aikaan. Päivät myös pitenevät hurjaa vauhtia antaen toivoa keväästä. Kinoksia ja lunta puiden päällä on paljon pehmeän näköisinä kerroksina. Hiljaisuus vallitsee kaikkialla ja ihmiset käyvät vain pikaisesti ulkona, kokoontuen lopuksi yhdessä lämpimään. Matot puhdistetaan lumen päällä harjaten ja petivaatteet raikastuvat kovassa pakkasilmassa. Tuntuu kuin pakkaset ravisuttaisivat ja puhdistaisivat ihmisetkin seuraavaa vuotta varten. Talvi on syvimmillään, mutta vähitellen saa aikaan kauneimmat auringonlaskut ja alati vaihtuvat pastelliset taivaanrannat.*

Pakkastalven vuodenaika tuo mieleen kylpylän, puhdistautumisen kokemuksen, tähtien katsomisen raikkaassa ilmassa sekä kokoontumisen saunoihin. Hämärä tila on harmoninen, tuoksuton sekä valaistu kauniisti pehmeällä valolla ja pienillä valonlähteillä. Vaikka tila on pelkistetty, löytyy sieltä silti pehmeitä muotoja sekä lämpöä hehkuva puinen sauna. Hämärä korostaa muita aisteja ja matkailijat saavatkin kokea hetken miltä paikallisista tuntuu herkistyä pitkään vallitsevassa pimeydessä muullekin kuin näköaistille.



*Hankikantokevät alkaa maalis-huhtikuussa, jolloin valo on pistävää ja saa aikaan jyrkkiä varjoja lumenpinnalle. Kiiltelevä kova pinta heijastaa kirkkaan auringonvalon moninkertaisena ja lämmittää kasvoja jopa enemmän kuin kesällä. Valo ajaa ihmiset joen jäälle ja metsien hangille ulkoilemaan, hiihtämään sekä pilkkimään. Perinteisiin pilkkikisoihin saavutaan pitkienkin matkojen takaa tapaamaan tuttuja sekä nauttimaan keväisestä säästä. Jäänpinnalta näkee kauas ja sen päällä horisontissa kävelevät ihmiset ovat todella pieniä. Vähitellen luontokin herää ja lisääntyvä lämpö alkaa tiputtelemaan oksilta pöläytellen kasoja lunta. Lumen pintaa pitkin kulkee mutkittelevia ja kimmeltäviä vesinoroja.*

Hankikantokevään tila on elegantein ja juhlallisin kaikista. Se on kuin korkea, selväpiirteinen sekä avara aula, ravintola tai sali, johon kokoonnutaan yhdessä juhlistamaan kevään tuloa. Materiaalit hohtavat vaaleudessaan ja niissä on kimmellystä. Kirkas valo heittää pilarien varjoja valkoiselle, Lapin omalle luonnonkivipinnalle. Jääpuikot ja niistä kimmeltäen tippuva vesi luo luonnon omaa taidetta.





*Jäidenlähtökevät on riemuisaa aikaa. Jäät lähtevät ensin hiljalleen narisemaan, minkä voi kuulla vain hyvin lähellä rantaa, mutta sitten yllättäen rikkoutuvat maata järisyttäen. Tätä luonnonnäytelmää kokoonnutaan havaitsemaan yhdessä jokien varsille. Hilepintaiset jäälautat muodostavat virtauksen mukana ajelehtiessaan mielenkiintoisia muuntuvia geometrisiä kuvioita. Aurinko sulattaa ensin vaarojen ja tunturien rakkakivikot ja röpelöisille hangille tippuu neulasia sinne tänne. Aurinko on edelleen lämmin, mutta kimmellys ja kiilto ovat kadonneet. Sohjoinen lumi, kostea maa ja sulaneet oksat tuoksuvat auringonvalossa huumaavilta raikkaan talven jälkeen. Lintujen äänet palaavat myös yksitellen. Talvi on nyt takana päin.*

Jäidenlähtökevään aikaa kuvaava tila on yllättävä; kulman takaa voi löytyä aivan toinen maailma. Tila on valaistu vaaleaksi ja kirkkaaksi, mutta siellä on jo paljon lämpimämpi, murretumpi sekä pienimittakaavaisempi tunnelma. Vaaleiden hieman tekstuuristen pintojen kanssa on kontrastina puuta, jonka karhealla pinnalla valo elää päivän kuluessa. Tilasta voi löytää myös geometrisia mielenkiintoisia kuvioita kuten portaat, joiden askelmat ovat kuin kulmikkaita jäälauttoja. Askelen mukana painautuvat lattian puulaatat saavat tilassa kaikumaan vienon natinan.



*Keskiyön auringonaikaan vaaleanvihreää luontoa ja sen eläimiä ympäröi jatkuva valo. Koko kesän erilaiset kukat tuoksuvat täyteläiselle ja eläinten sekä hyönteisten äänet sirisevät lakkaamatta aina heinäkuun loppuun asti. Juhannuksena kullerot heiluvat keltaisena pellolla ja yötön yö saa ihmiset jaksamaan pitkälle iltaan erilaisten tapahtumien merkeissä. Kesän valo on lempeämpi kuin lumisen kevään pistävä aurinko ja jokien vedet usein viileitä sekä ilma hapekasta. Mattoja pestään jokien varsilla hyönteisten suristessa ja inistessä ympärillä. Uskomattominta on yötömän yön pehmeän tasainen valo, joka tuntuu hohtavan itsessään. Se leijailee kasvien päällä ohuena sumukerroksena.*

Kesäaikaa kuvaava tila on pienempi ja siellä täällä olevien matalimpien katosten alle voi kokoontua istuskelemaan. Valo tulee tasaisesti kaikkialta, mutta korkeammalla katon rajassa olevien aukotettujen pintojen kautta valo siivilöityy muodostaen tilaan ajoittain mielenkiintoisia väreileviä varjoja. Ohuet keveät ja vaaleat puurimoitukset rytmittävät tilaa ja siivilöivät valoa entisestään. Tila on kaikista tuoksuista ja lämpimistä väreistään huolimatta seesteinen ja materiaalit tuoksuvat raikkaalle.





*Sadonkorjuuaika tuoksuu eniten: horsmat, marjapensaat, sienet, hillasuot sekä lähestyvän syksyn viileys. Hillastusaikaan on vielä lämmintä, pehmeillä ja aavoilla soilla tarpoessa sekä parmojen pyöriessä ympärillä, mutta punaviinimarjoja kerätessä ilma tuoksuu jo makean viileältä ja värit ovat murrettuja. Ihmiset liikkuvat paljon metsässä ja sieltä täältä voi löytää kirkkaan punaisia, kultaisen keltaisia tai sinisiä marjoja. Sienet muodostavat erilaisia tekstuureja sekä alleen mielenkiintoisia tiloja. Kesän valoisat päivät lyhenevät ja illat alkavat hämärtyä. Jossain vaiheessa koittaa päivä, kun ensimmäinen kellertävä lehti ilmestyy näkyviin ja uusi vuodenaika voi alkaa.*

Sadonkorjuuajan tila tuoksuu eniten, mutta tuoksut eivät ole enää niin raikkaita. Tila on aava, mutta pienimittakaavainen ja siellä täällä on uurrettuja sienien muotoisia pilareita. Tilassa on ehkä sammalseinä, jonka pehmeää pintaa voi koskea tai kierrätetystä puusta tehtyjä yksityiskohtia. Lattian pehmeä villasta tehty materiaali painuu jalan alla. Yleisilmeeltään selkeämmästä tilasta voi löytää myös yllättävästi pieniä riemua tuottavia yksityiskohtia kuten mielenkiintoisesti valaistun nurkan, portaan poikkeavan askelman tai istuttavan ikkunan syvennyksen, joita kulkija voi matkallaan etsiä.



*Ruskan väriloiston aikaan ilma on raikkaampi, mutta varvut tuoksuvat vielä karvaalle, Ruskan ollessa parhaimmillaan maa sekä taivas on lämpimän punaisen sekä kultaisen keltaisen väriinen. Vaeltaja voi nauttia kauniista punaisista auringonlaskuista sekä sateenkaarista, mutta myös jo ajoittain revontulista. Aurinko voi vielä lämmittää päivisin, mutta illat ovat valoisan kesän jälkeen tunnelmallisia turvallisine tähtitaivaineen. Tippuvat lehdet kahisevat tuulessa ja tuoksuvat kosteilta. Rasiusta aiheuttavat vaellukset sekä nukkuminen itselämmitetyissä autiomajoissa on suosittua eivätkä sääsketkään enää häiritse. Ulkona nuotio tuoksuu ja kahvissa on puinen maku kuksasta juotaessa.*

Ruska-ajan tila on pehmeän muotoinen, lämmin, kauniiden murrettujen sävyjen väriinen sekä erilaisten mielenkiintoisten tekstuurien täyttämä. Suuri, tilan keskellä oleva takka valaisee koko hämärän tilan punaiseksi. Poltettu puuseinä muistuttaa edelleen hiiltyneistä kekäleistä sekä tuo tilaan vienoa savun tuoksua myös tulen sammuttua.





*Ensilumen aika alkaa syvällä pimeydellä, kun lunta ei ole vielä heijastamassa kuun ja tähtien valoa. Päivä ja yö ovat kerrankin tasapainossa ja aurinko lämmittää päivisin. Puut ovat pudottaneet jo lehtensä, eivätkä varvutkaan enää punerra, kun ensilumi saapuu. Ohut kerros jäätä on kirkasta ja sen pinnalla on mielenkiintoisia kuvioita. Ensimmäiset kovat pakkaset sekä kosteus aiheuttavat upean kimaltelevan huurteisen pitsihunnun koivujen oksille, heiniin sekä rakennusten pinnoille.*

Valo saapuu ensilumen ajan tilaan valoa sirottavien perforoitujen pintojen lävitse. Herkkä tila on melkein täysin valkoinen, mutta sieltä täältä voi löytää vaaleaa koivua. Ohuet pilarit tai rimoitukset sekä portaiden pinnakaiteet rytmittävät tilaa.



*Joulukaamos on jatkuvan pimeyden, hiljaisuuden sekä lumoavan tyhjyyden aikaa. Vaaran päällä tähystäessä sinisen hämärää luontoa, ei havaitse minkäänlaista liikettä, vaan kaikki elävä tuntuu vetäytyneen koloihinsa lepäämään sekä pohtimaan maailmaa. On hiljaista ja vain tuuli sekä pakkasen paukuttavat puita metsissä. Ne alkavatkin vähitellen kiristyä ja upottava lumipeite paksumee hiljalleen. Tykkylumiset kynttiläkuuset muodostavat pylväsmäisiä hahmoja ja kuorruttavat rakennusten muotoja pehmeämmiksi maastouttaen ne ympäröivään luontoon. Kaamos loppuu jouluihin, jolloin vanha jätetään taakse ja juhlietaan tulevaa palkitsevaa valoa.*

Joulukaamoksen ajan tila on tarkoitettu rauhoittumisille. Tila on matala mutta laakea ja äärimmäisen seesteinen niin äänimaailmaltaan, tuoksuiltaan kuin tekstuureiltaan. Ehkä vain yksittäinen ääni kuten ajoittainen tuulen vinkuna säleiden välistä herättää tilan. Kattoikkunoiden päälle kinostunut lumi heittää tilaan sinisen hämärää valoa. Muutoin ulos ei näe, vaan valo tulee epäsuorasti tilaan, muuttaen sen luonnetta rauhallisesti ja keskittäen ajatuksia muuhunkin kuin näkymiin. Ulkona rakennuksien erilaiset katot ja ulokkeet kasaavat eritavoin lunta ja muodostavat lumisia hahmoja.

Lapin paikan henkeä kuvaa hyvin myös Lapin luonnon kasvattamien paikallisten asukkaiden rehellinen, nöyrä ja rento luonne. Se ei tunnu kaipaavaan ympäristöönsä huomionhakuisesti erottuvaa, jäykkää ja paikalleen epäaitoa arkkitehtuuria. Lapin luonnon tarjoamat omaperäiset tunnelmat sekä tilat tarjoavat lukemattomia tapoja kuvata paikallisuutta arkkitehtuurissa.



### 3.2 LAPIN ELÄMYKSISTÄ

Matkailijat haluavat enenevissä määrin kokea paikallisuutta erilais-  
ten autenttisten matkailuelämyksien kautta (Staffans & Merikoski et al.  
2011, s. 132). Paikallista kulttuuria ja perinteitä voidaankin vahvistaa  
UNWTO:n (2005, s. 12,39,130) mukaan sisällyttämällä niitä matkailijan  
elämyksiin, kuten perinteeseen viittaavan arkkitehtuuriin. Kaukaiset  
kohteet voivat tarjota aitoja ja rikastavia elämyksiä pysyäkseen kil-  
pailukykyisinä. Ekoturismi on tällainen luonto- ja kulttuuriperinnöstä  
kumpuavia matkailuelämyksiä hyödyntävä sekä kestävän kehityksen  
periaatteiden mukainen matkailumuoto. Kyse on yleensä pienille ryh-  
mille järjestetystä luontomatkailusta, mutta sen välineitä voitaisiin  
UNWTO:n mukaan käyttää myös laajemmissa kestävän kehityksen  
strategioissa. (UNWTO 2005, s. 12,39,130) Kestävälle kehitykselle tär-  
keää paikallista luonto- ja kulttuuriperintöä voitaisiin siis ilmentää  
arkkitehtuurissa tutkimalla sitä, miten elämykset syntyvät arkkiteh-  
tuuria koettaessa ja millaisin piirtein niitä voidaan vahvistaa.

Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus eli LEO (2004, s. 6) kuvaa  
matkailuelämystä merkittäväksi yksilölliseksi, moniaistiseksi ja iki-  
muistoiseksi kokemukseksi. Seppo Aho (2001, s. 33,36-38) lisää tähän  
määritelmään myös tunnesidonnaisuuden sekä sen, että elämyksen  
voi kokea myös pelkästään yhden aistin avulla, vaikka monien aistien  
yhteiskäyttö vahvistaakin elämystä. Elämyksiä voi Ahon mukaan tyy-  
pitellä perustuen matkailijan kokeman yhteyden laatuun; fyysiseen,  
sosiaaliseen ja mentaaliseen puoleen. Rakennukset sekä maisemat  
muodostavat kehon tuntemia fyysisiä elementtejä elämysten syntyyn.  
Mentaaliset eli henkiset elementit kuten merkitykset ja kulttuuriyhte-  
ydet voidaan kokea monenlaisessa matkailussa, kun taas ryhmämat-  
koilla sosiaaliset kontaktit korostuvat. Tyypit voivat esiintyä myös sa-  
manaikaisesti. (Aho 2001, s. 33,36-38) Kaikkia näitä elämyksen laatuja  
voidaan hyödyntää arkkitehtuurissa.

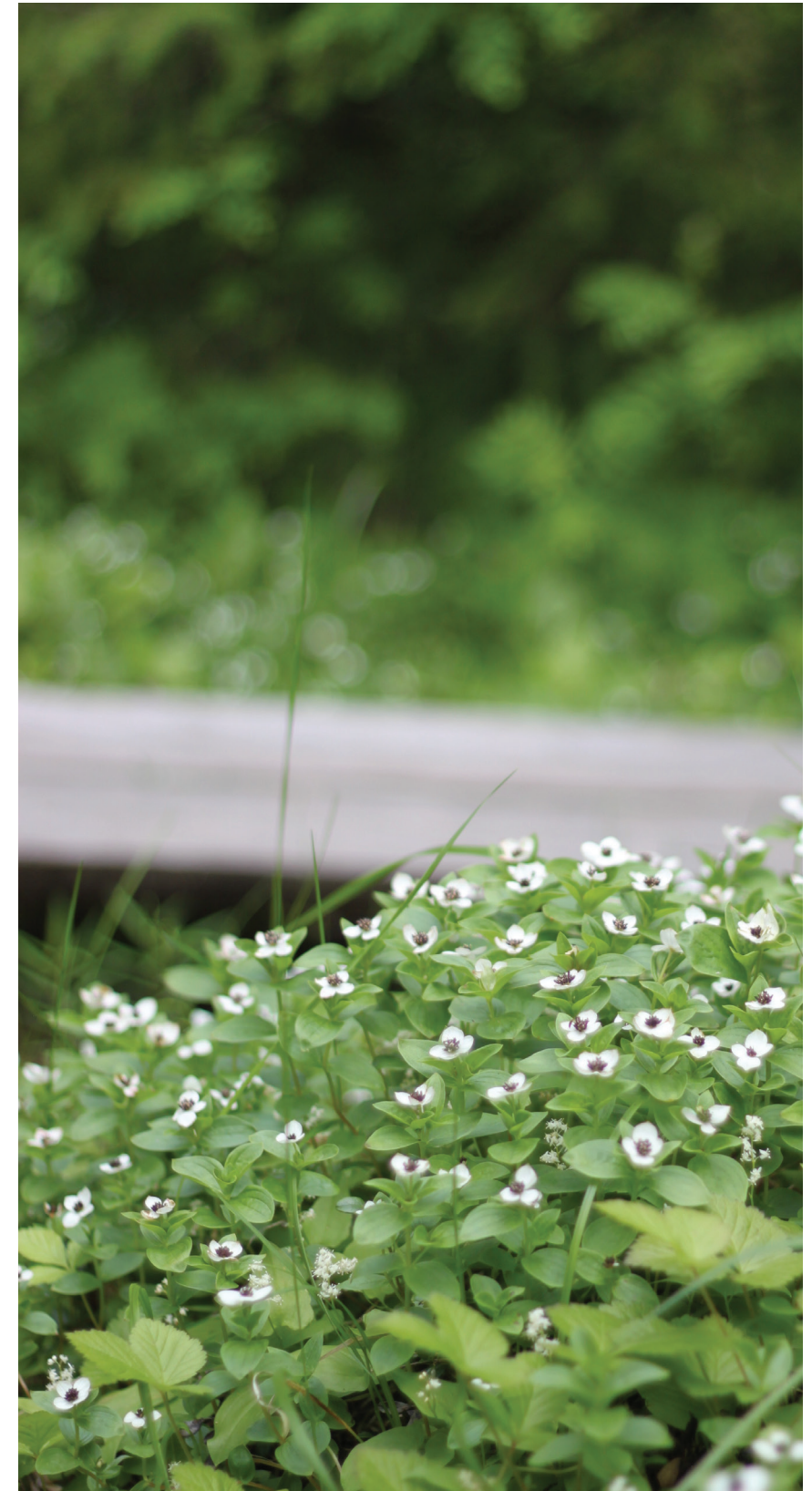
Sosiaalisia elämyksiä voidaan synnyttää suunnittelemalla sekä mat-  
kailijoille että paikallisille helposti lähestyttäviä tiloja ja näin lisää-  
mällä heidän vuorovaikutustaan, minkä avulla matkailijat voivat myös  
oppia paikallisista. Suunnittelemalla arkkitehtuuria tasa-arvoises-  
ti kaikenlaisille ryhmille vahvistetaan lisäksi sosiaalista kestävyyttä.  
Esimerkiksi Hautajärvi (2014, s.154) kertoo miten vuonna 1936 avattu  
Rovaniemen Hotelli Pohjanhovi edusti ajan tavan mukaisesti luokka-  
yhteiskuntaa, jossa yläluokan tilat oli eristetty kansan tiloista. Tämä  
oli osoitettu myös tila- ja sommitteluhierarkioilla, materiaaleilla sekä  
yksityiskohdilla. Karuissa ja syrjäisemmissä kansantiloissa valvonta  
oli helpompaa, kun taas vain yläluokalle tarkoitetut terassit näkyivät  
edustavina katukuvassa. (Hautajärvi 2014, s. 154) Nykyäänkin ympä-  
röivästä kulttuurista ja luonnosta irrotetut luksusrakennukset kuten  
ravintolat voivat viestiä, että ne on suunniteltu vain matkailijoille, mikä  
ei edistä kestävää kehitystä.

Lisäksi henkisiä elämyksiä voidaan synnyttää esimerkiksi ilmentä-  
mällä paikallisten kunnioitusta luontoa kohtaan. Rakennuksen tulisi  
tällöin ikään kuin kumartaa luonnolle, eikä herättää liikaa huomioita  
itseensä erikseen luonnosta raivattuna kappaleena. Tällöin luonnon-  
tilaisen viherrakentamisen merkitys rakennuksen ympärillä korostuu.  
Jatkamalla rakennettuun ympäristöön ympäröivän luonnon element-  
tejä sekä korostamalla vuodenaikojen vaihtelua, voidaan arkkitehtuu-  
rilla myös synnyttää luontoelämyksiä, jotka kehittävät myös matkai-  
lijoiden omaa luontosuhdetta. Ympäristöpsykologian näkökulmasta  
tarkastelevan Kirsi Salosen (2005, s. 14) mukaan positiiviset luontoko-  
kemukset voivat avata matkailijalle ympäristön merkitystä suhteessa  
omaan hyvinvointiin ja siten vaikuttaa matkailijan luontosuhteeseen,  
minkä kautta voi syntyä myös kiinnostus luonnonsuojelua kohtaan.  
Tästä muodostuu myönteinen kiertokulku, joka vahvistaa itse itseään.  
(2005, s. 14)



Valkaman (1997, s. 102) mukaan pelkkä tieto esimerkiksi ympäristöongelmista ei välttämättä saa aikaan muutosta, mikä johtuu siitä, ettei kokija ole tunnetasolla sitoutunut luontoon. Siksi tunteisiin perustuvien ja omakohtaisten luontoelämysten kokeminen voi luoda edellytykset uudelle ympäristövastuulliselle käyttäytymiselle. (Valkama 1997, s. 102) Luontoelämyksien synnyttäminen tukisi siis kestäväää kehitystä myös kasvattamalla niiden kokijoista vastuullisempia, mikä heijastelisi myös matkailijan elämässä hänen palatesaan kotiinsa. UNWTO:n (2005, s. 34) mukaan turisteja kannattaisikin kannustaa oppimaan paikallisista kulttuureista sekä ympäristöstä myös silloin, kun se ei ole matkailijan alkuperäinen motiivi matkailulle. Elämykset voisivat auttaa tässä tehtävässä, sillä Salosen (2005, s. 14) mukaan niillä on monilla aloilla huomattu olevan tehokas kasvattava voima.

Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus eli LEO:n (2004, s. 6) elämystuottajan käsikirjassa matkailu kuvataan siirtymiseksi pois tutusta ja turvallisesta johonkin erilaiseen. Tämä siirtyminen mahdollistaa oman arkielämän näkemisen uudesta näkökulmasta. Parhaimmillaan elämys voi johtaa matkailijan henkilökohtaiseen kehittymiseen, kun matkalla koettu ja opittu voidaan omaksua osaksi omaa arkipersoonaa. Käsikirjassa esitellään kuusi elementtiä, joita matkailutuotteen liittämällä elämys todennäköisesti syntyy: yksilöllisyys, aitous, tarina, kontrasti sekä moniaistisuus (LEO 2004, s. 6) Huomioimalla näitä ominaisuuksia myös arkkitehtuurissa voidaan kestäväen kehityksen mukaisesti synnyttää elämyksiä, jotka auttavat ymmärtämään paikallista kulttuuria ja luontoa sekä vahvistamaan omaa luontosuhdetta. Ominaisuudet voivat myös synnyttää mielenkiintoisia uusia lähtökoh- tia arkkitehtuurille. Seuraavassa osiossa tarkastelen eri elämysten syntyyn vaikuttavia ulottuvuuksia, ja pohdin miten niitä voitaisiin ilmentää Lapin matkailuarkkitehtuurissa.



Yksilöllisyys

Yksilöllisyydellä tarkoitetaan LEO:n (2004, s. 12) mukaan sellaista ainutlaatuista kokemusta, jollaista ei löydy samanlaisena muualta. Se näkyy asiakaslähtöisyytenä ja joustavuutena kuten esimerkiksi mahdollisuutena räätälöidä tuote matkailijan tarpeiden ja mieltymysten mukaan. Kustannukset kuitenkin nousevat yksilöllisyyden lisääntymisen myötä ja siksi tulisikin löytää helposti personoitavia tuotteita, joiden peruskonsepti voisi olla monistettavissa. (LEO 2004) Suunnittelussa yksilöllisten ja paikallisten ratkaisujen tekemisen sijaan on Lapissa rakennettu paljon erilaisten muotivirtauksien innoittamina.

Hautajärvi (2014, s. 359-360) kertoo kuinka saamelaisten kodan lisäksi myös pyöröhirsi ja kelohonka yhdistetään aiheina vahvasti Lappiin. Ne pysyivät Lapin arkkitehtuurissa harvinaisina pitkään, kunnes 1960-luvun lopulla niistä tuli muoti-ilmiö. Matkailukohteisiin rakennettiin satoja kelorakennuksia, -sisustuksia ja -taajamia suunniteltuna miltei samalla kaavalla. Niillä haluttiin luoda erähenkistä tunnelmaa tukkikämppäromantiikan hengessä ja siten vastata kaupunkilaisten luonnon kaipuuseen. Primitiivisen ulkokuoren sisällä oli kuitenkin ristiriitaisesti paljon mukavuuksia eivätkä rakennukset Hautajärven mukaan alkukantaisuudellaan kuvastaneet Lapin kansanrakennusperinnettä tai oikeastaan savottaperinteitäkään. (Hautajärvi 2014, s. 359-360) Tällä vuosituhannella myös inuiittien perinteiset asumukset eli iglut on valjastettu Lapin matkailun tarpeisiin; revontulien katselua varten on rakennettu lasisia kupolimaisia igluhotelleja monistettuina samalle tontille tai pienin eroavaisuuksin ympäri maakuntaa.

Paikallisuutta hyvin kuvaavat ja arkkitehdin ympäristöönsä sopuustaisesti sovittamat matkailurakennukset taas luonnostaan muodostuvat yksilöllisiä, paikalleen juurrutettuja rakennuksia. Tällainen majoitusrakennus voi kuitenkin muuttua hyvin persoonattomaksi, jos sitä säästöjen toivossa monistetaan vieretysten esimerkiksi samalle tontille. Lapissa tällaista ratkaisua näkeekin harmillisen usein. Menetelmä tekee alueesta monotonisuudessaan epäviihtyisän sekä rakennuksista juurettomia ja epäaitoja. Suomen eri kunnista voi löytää myös monistettavia ja siirreltäviä loma-asuntoja. Niitä myydään usein ekologisina, sillä ne voidaan kuljettaa paikasta toiseen kysynnän mukaan. Tällöin rakennuksen käytettävyys voi kasvaa, mutta sen menettää paikallisuuden tuomat hyödyt kestäväälle matkailulle. Monistetun muodikkaan rakennuksen muotokieli voi myös matkailijoiden silmissä vanhentua ajan kuluessa ja rakennukset jäädä sen takia hyödyttömiksi. Paikallisuus taas ei voi vanhentua ja sitä ilmentävä arkkitehtuuri elää paikalleen juurrutettuna yhdessä ympäröivän luonnon ja kulttuurin kanssa.

Kun rakennusta monistetaan jää sen kokonaisvaltaiseen suunnitteluun enemmän aikaa. Pienemmälle alueelle sijoitetut matkailurakennukset voidaankin suunnitella kustannuksia säästäväksi esimerkiksi niin, että niiden rungon perusmoduuli on sama, mutta julkisivumateriaalit, aukotukset tai tilajako tuovat kuhunkin yksittäiseen rakennukseen persoonaa. Ne voivat olla jostain paikallisesta teemasta inspiroituneita kuten Lapin vuodenaikojen mukaan räätälöityjä. Lisäksi rakennukset tulisi sopeuttaa maastoonsa esimerkiksi säästämällä mahdollisimman paljon luontoa sekä sijoittamalla rakennukset toisistaan erilleen niin, että alueen yllätyksellisyys ja yksilöllisyys säilyy.



Yksilöllisyyttä matkailuarkkitehtuuriin, voidaan myös luoda suunnitteleamalla sellaisia tiloja, joiden luonne muuttuu vuodenaikojen, sään sekä niiden mukana elävän luonnon mukaan. Tällä tavoin jokainen vierailukerta matkakohteessa on ainutlaatuinen ja houkuttaa matkailijoita käymään kohteessa kaikkina vuodenaikoina. Lappiin tämä sopisi poikkeuksellisen hyvin, sillä kahdeksan toisistaan erottuvaa vuodenaikaa muuttaa tilojen luonnetta jatkuvasti. Hyvänä esimerkkinä luonnettaan muuttavasta arkkitehtuurista on Teshima Art Museum Japanissa sijaitsevalla saarella. Rakennelma on laaja ja noin neljä metriä korkea betoninen kuorirakenne, jossa on kaksi suurta aukkoa luontoon. Tilan luonne voi muuttua lukemattomin eri tavoin, kun aukoista tuleva valo, tuuli, sade sekä kaarevassa tilassa kumisevat luonnon äänet kohtaavat toisensa. Sisällä pienet vesinorot piirtävät jatkuvasti uusia kuvioita lattian päällä ja yhtyvät ajoittain lammikoiksi. Pehmeästi kaareutuva ja matala rakennelma sulautuu myös hyvin ympäristöönsä. Sinne saavutaan mutkittelevaa reittiä pitkin ensin maisemiltaan kauas avautuvaa rinnettä pitkin ja lopuksi metsäisemmän kohdan läpi. Eri vuodenaikoina ja säällä voi ympäröivä luonto valmistella kokemaan tilaa hyvin eri tavoin.



Aitous

Aitous tarkoittaa LEO:n (2004, s. 12-13,40-41) käsikirjan mukaan tuotteen uskottavuutta ja olemassa olevaa alueen elämäntapaa sekä kulttuuria. Aitous matkaltaan kaipaavat turistit etsivät usein paikallisten yksityistä arkitodellisuutta, jota ei ole rakennettu muille esitettäväksi. Aidon paikalliskulttuurin rajanveto on vaikeaa, sillä kulttuuri on luovaa toimintaa; menneisyyttä sekä nykyisyyttä tulkitaan jatkuvasti ja yhteisöt omaksuvat vaikutteita ulkopuolisilta mukauttaen ne olemassa oleviin kulttuurisisäلتöhin. (LEO 2004, s. 12-13,40-41) LEO:n käsikirjassa ohjeistetaan seuraavasti:

*”Nyrkkisääntönä voidaan pitää sitä, että paikallista kulttuuria ovat sellaiset kulttuuripiirteet, jotka paikalliset ihmiset ovat omaksuneet osaksi omaa elämäntapaansa”* (LEO 2004, s. 41).

Suunniteltaessa ulkopuolisina alueelle tulee paikalliset siis ottaa mukaan suunnitteluun, jotta heidän kulttuuristaan saataisiin mahdollisimman aito kuva. LEO:n (2004, s. 13) käsikirjan mukaan tuote ei myöskään loukkaa tai hyödynnä kulttuuriyhteisöjä niiden kustannuksella. Paikalliskulttuuria voi siis kestävästi hyödyntää vain tavalla, jonka myös kulttuurin edustajat voivat hyväksyä. Saamelaisen rakennusperinteen vääristäminen esimerkiksi välittää epäaitoa kuvaa saamelaisuudesta. (LEO 2004, s. 13) Saamelaisten kulttuuria onkin hyväksikäytetty matkailussa jo pitkään. Koska Saamenmaan alue ulottuu laajalle alueelle myös Suomen Lapissa, on tärkeää oppia ymmärtämään mitä merkittäviä virheitä matkailurakentamisessa on tehty ja miten saamelaiset tulisi jatkossa ottaa huomioon suunniteltaessa Lappiin. Hautajärvi (2014, s. 64) kertoo, kuinka jo 1800-luvulla matkaajat näkivät saamelaiset älyllisesti alempiarvoisina; Zacharias Topelius esimerkiksi kirjoitti kuvateoksen, jossa hän esitteli saamelaiset lapsen omaisina, siivottomina, tappelunhaluisina sekä viinaan sortuvina. Kuvaukset Lapista lisäsivät matkailuintoa, mutta levittivät samalla tätä mielikuvituksen luomaa käsitystä saamelaisista sukupolvilta toisille.

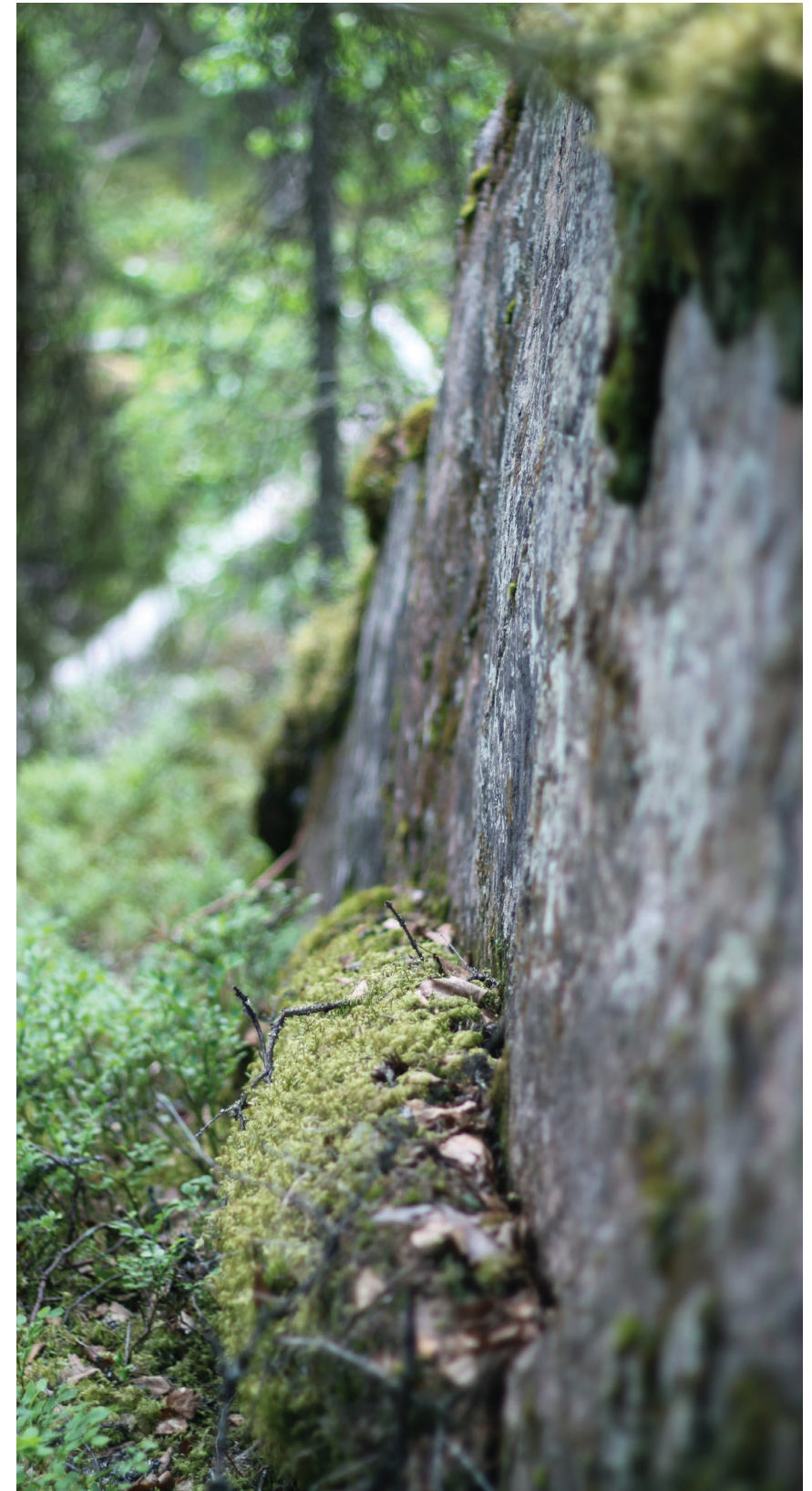
Turismi törmäsi perinteisen saamelaiskulttuuriin erityisesti Petsamossa sijaitsevassa kolttien vanhassa kylässä. Kolttien ja venäläisten munkkien pahennuksesta huolimatta Matkailijayhdistys rakensi tälle pyhälle ja hautausmaan läheiselle paikalle 1920–1930-luvuilla matkailurakennuksia kuten ympäristöönsä nähden ristiriitaisen ja suuren funkishotellin. Matkailu heikensi myös kylässä asuneiden poronhoidon ja kalastuksen vuotuiskiertoa noudattaneiden kolttaperheiden elinkeinoa merkittävästi. Myöhemmin 1930-luvun lopulla myös Rovaniemellä Pohjanhovin pihaan pystytettiin turisteja varten irrallinen saamelaiskota ja 1960-luvulla loudekodan alkuperäisyys hävisikin lopullisesti, kun Suomen teiden varsille ilmestyi loputon määrä tiipiitä muistuttavia rakennelmia. Samalla kun saamelaiskulttuuri sai edelleen väistyä valtakulttuurin tieltä, muokattiin muitakin saamelaiskulttuurin ulkoisia piirteitä stereotyyppisesti matkailuelinkeinon välineeksi. (Hautajärvi 2014, s. 113-122, 335-336) Stereotyyppisiä kopioita kodista rakennetaan edelleenkin matkailun tarpeisiin, ymmärtämättä millaista vahinkoa epäaitojen kuvauksien levittäminen voi aiheuttaa.

Lapin matkailustrategiaan (Lapin liitto 2019, s. 61-65) kuuluu Saamelaiskäräjien hyväksymä Vastuullisen ja eettisesti kestävä saamelaismatkailun toimintaperiaatteet -ohjeistus. Saamelaisuuteen perustuvassa matkailussa tulisi sen mukaan panostaa aitouteen ja laatuun määrän sijasta, jolloin matkailu ei lisää hauraan luonnon kulumista. Vastuullisen saamelaismatkailu painottuu myös nykyajan saamelaisuuteen, sillä myyttisen menneisyyden korostaminen synnyttää matkailijoille vääriä mielikuvia. Matkailun tuleekin pohjautua oikeaan tietoon, jota voidaan hankkia vastuullisesti toimivilta saamelaistahtoilta. Tämä lisää sekä saamelaisyhteisön hyvinvointia että matkailijoiden aitoja matkailuelämyksiä. (Lapin liitto 2019, s. 61-65)



Nyky aikaista saamelaisuutta on kuvastettu Hautajärven (2014, s. 49) mukaan kriittisen regionalismin mukaisesti saamelaisten kulttuuri- ja hallintokeskus Sajoksessa. Sen arkkitehtuurista voi löytää käsitteellisiä viittauksia paikallisuuteen eli saamelaiskulttuuriin ja pohjoisuuteen. Rakennus on tukenut saamelaisyhteisön identiteettiä ja muodostunut yhdeksi Inarin matkailunähtävyyksistä. (Hautajärvi 2014, s. 49) Sajos tukeekin paikallisia ja tulevaisuuden sukupolvien eri tarpeita muuntumalla erilaisiin käyttötarkoituksiin; sieltä voi löytää Saamelaiskäräjät, kirjaston, ravintolan ja erilaisia kulttuuritapah-tumia. Sajoksen tavoin matkailurakennuksia voitaisiin suunnitella muuntumaan erilaisiin käyttötarkoituksiin, jotta rakennus säilyisi käytössä ja siitä hyötyisi niin paikalliset kuin matkailijat vuoden ympäri.

Suunnittelemalla laadukkaita ja ainutlaatuisia saamelaisten nykyistä maailmankatsomusta kuvaavia arkkitehtuurikohteita yhteis-työssä saamelaisten kanssa voidaan virheellistä kuvaa saamelais-ten kulttuurista muuttaa. Samalla synnytetään matkailijoille heidän kaipaamiaan elämyksiä, jotka auttavat ymmärtämään paikallisuutta paremmin. Vuodenkierto on esimerkiksi Inarin saamelaismuseo SII-DA:n (2020) sivujen mukaan saamelaisten, ”Kahdeksan vuodenajan kansan”, elämänrytmin perusta. Tällaisia luontosuhteeseen ja kult- tuuriin liittyviä aitoja aiheita hyödyntämällä suunnittelussa yhdessä paikallisten kanssa, voidaan muodostaa houkuttelevia ja ainutlaatui- sia elämyksiä.



### Tarina

Tarina liittyy LEO:n (2004, s. 13-14) käsikirjan mukaan läheisesti tuotteen aitouteen. sillä uskottava tarina antaa elämykselle sosiaalisen merkityksen sekä asiakkaalle syyn kokea se. Tarinalla kerrotaan asiakkaalle myös mitä tehdään ja missä järjestyksessä. Tarina houkuttelee matkailijan tunnetasolla osalliseksi kokemusta ja sen vahvistamiseksi tulee tarinan olla viimeistä piirtoa myöten suunniteltu niin, etteivät yksityiskohdat ole ristiriidassa keskenään. Tätä kutsutaan elämyksen harmonisoinniksi ja teemoitteluksi. Teemojen ja tarinan on oltava läsnä kaikissa tuotteen kokemisen vaiheissa. (LEO 2004, s. 13-14) Saarisen (2001, s. 94) mukaan elämykset ovatkin hetkellisen luonteensa takia kiinteästi sidoksissa tiettyyn tilaan ja toimintaan, jotka merkityksellistetään tuottamalla niille konteksti-ajallinen ja sisällöllinen kehyskertomus esimerkiksi paikkaan kytkeytyvien tarinoiden kautta. Arkkitehtuurillakin voi olla oma tarinansa: matkailija kulkee eriluonteisten houkuttelevien tilojen kautta, kokee niitä tunnetasolla ja hänen on helppo suunnistaa hyvin suunnitelluissa tiloissa. Arkkitehtuurista muodostuu ehjä tarina, kun sen pienimmätkin yksityiskohdat sopivat muuhun rakennukseen. Lähestyminen kohti rakennusta on jo tarinan alku - se valmistelee kokemaan tulevaa.

Olen esimerkiksi kuvannut vuodenaikojen muuttumisen teemaa erilaisten tilasarjojen avulla:

*Harmonisesta, hiljaisesta, hajuttomasta sekä pehmeästi valaistusta tilasta siirrytään vähitellen kohti korkeampaa juhlallista tilaa, jossa kirkas valonlähde saa vaalean sileän kivipinnan hohtamaan ja pilarit heittämään pitkiä varjoja – seuraava huone yllättää ja askel saa huoneessa kaikumaan vienon natinan. Vähitellen yksityiskohdat, värit, tuoksut ja tekstuurit lisääntyvät. Saavutaan tilaan, joka on pieni ja seesteinen, valo hohkaa tasaisesti kaikkialta ja materiaalit tuoksuvat raikkailta.*



Luonnonvalo on myös oma tarinankertojansa ja sen aiheuttamat tunnelman muutokset voidaan havaita tilassa varjojen ja värien muuttuessa. Luonnonvalo yhdistää ihmiset ympäröivään luontoon ja päivän edetessä se kuvaillen kertoo vuorokauden ajasta sekä säästä. Sijoittelemalla useita ikkunoita eri puolille tilaa yhden suuren sijasta voi tilasta tulla tarinallisempi valon muuttuessa ja maisemien avautuessa monipuolisemmin esimerkiksi näyttäen ikkunasta sammaloituneen kivien pinnan, jonka väri muuttuu vuodenaikojen vaihtuessa. Myös ajan kulu kertoo omaa tarinaansa patinoidessaan pintoja niin luonnossa kuin rakennetussa ympäristössäkin. Sen muodostama tarina juurruttaa rakennuksen paikalleen. Luonnossa kaarnan juonteet syventyvät, koivun väri muuttuu punaruskeasta valkeaksi ja kaarnakuorianen muodostaa mielenkiintoisia uurteita kelon pinnalle. Luonnonmateriaalit kertovatkin Pallasmaan (1996, s. 21-22) mukaan niiden ajasta ja historiasta kuten niiden tarinan paikallisuudesta sekä ihmisten käytöstä. Niiden juurevat pinnat vakuuttavat meidät materiaalien totuudenmukaisuudesta. Päinvastoin suuret lasipinnat, kiiltävät metallit ja synteettiset muovit pyrkivät ajattomuuteen. Meillä on kuitenkin tarve kokea todellisuutta, joka on juurrutettu ajan jatkuvuuteen ja arkkitehtuuri voi mahdollistaa tämän elämyksen. (Pallasmaa 1996, s. 21-22) Tarinaa voidaan kertoa arkkitehtuurilla siis monin eri tavoin; erilaisilla teemallisilla tilasarjoilla, luonnonvaloa hyödyntämällä kuin luonnonmateriaalien ajan muuttamilla tekstuureillakin.



Kontrasti

LEO:n (2004) käsikirjan mukaan kontrastilla tarkoitetaan erilaisuutta asiakkaan näkökulmasta ja tuotteen onkin oltava erilainen suhteessa asiakkaan arkeen. Vieraassa ympäristössä kokeminen mahdollistaa itsensä näkemisen toisesta näkökulmasta, mikä vapauttaa kokemaan asioita vapaana arjen rajoituksista. (LEO 2004) Kontrastin ei tarvitse yliampuvaan kuten muista kulttuureista lainaamista tai ympäristöstään huomiota herättäviä aiheita. Paikallista kulttuuria ilmentäen suunnitellaan aina kontrastina matkailijan lähtöalueeseen, sillä ympäristö ja kulttuuri ovat luonnostaan erilaista riippuen sijainnista.

Matkailijat etsivätkin Lapin rauhallisesta luonnosta Hasun ja Tyrnäväisen (2011, s. 24-25,35,55) mukaan vastapainoa kiireiselle ja kuluttavalle kaupunkiarjelle elvyttävistä aistimaisemista; heitä kiehtovat esimerkiksi tunturimaisemat ja aito talvi, jonka he haluaisivat näkyvän kaikkialla. Lapin nykyinen matkailurakentaminen on kuitenkin heidän mukaan matkailijoiden lähtöalueiden kaltaisia, tiivistä rakentamista-paa sekä kansainvälisiä malleja suosivia. Ne näyttäytyvätkin matkailijoille usein toistensa kopioina. Matkailijat karttavat kaupunkimaista rakennetta, ellei se tuo lisäarvoa omaan kokemukseen ja tiivistämisen tapahtuessa toivotaan sen sopeutuvan paikallisuuteen ja maisemaan. Kaupungistuminen kasvattaa kysyntää luonnonläheisille matkailukohteille, mutta muuttaa myös samalla ihmisten luontosuhdetta; valtaosan tavoitellessa Lapista vastapainoa kaupunkiarjelle, yhä useampi matkailijoista tavoittelee myös kaupunkimaista asumismukavuutta Lapissa. Matkailukohteita ei tulisi kuitenkaan toteuttaa kaupunkiyhteisöjen mallin mukaisesti, sillä silloin asumisen tarjonta samankaltaistuu lähtöalueiden kanssa. (Hasu & Tyrnäväinen 2011, s. 24-25,35,55) Riittävää kontrastin tasoa tarvitaan luontomatkakohteiden lisäksi siis myös palvelukeskuksissa, sillä silloin mahdollisuus paikallisuuden sekä oman luontosuhteen ymmärtämiseen helpottuu.

Myös rasitus ja jopa epämukavuuden teema voivat liittyä turistien luontopohjaisiin elämyksiin tai vapaa-ajan asumiseen, sillä jos elämä on tehty majoituksessa liian helpoksi, voi loman kokemuksen loitsu kadota edustaen arjen todellisuutta (esim. Herneoja et al 2014, s. 198-199) Positiiviset tunteet kuten lämpö ja lepo kokemuksen lopussa ovat yleensä fyysisesti raskaiden tuntemuksien kuten kylmyyden ja rasituksen seurauksia. Rasitus siis palkitsee lopulta ja muuttuu usein matkan kohokokhaksi. Elämys voi seurata esimerkiksi suoritetuista askareista kuten veden hakemisesta, puun hakkaamisesta tai tulen sytyttämisestä ja niiden kautta syntyvistä hyvinolon tuntemuksista kuten huoneen lämmön aistimisesta, (Herneoja et al. 2014, s. 198-199) Matkailijalle voidaan tällä tavoin tarjota mahdollisuuksia kokea paikallisten perinteiseen elämäntyyliin ja rakennuksiin liittyviä askareita kuten saunan lämmittämistä ja niistä syntyviä elämyksiä, jotka voivat parhaimmassa tapauksessa vahvistaa myös luontosuhdetta.

Arjesta poikkeavalla tilakonseptilla voitaisiin myös Herneoja et.al (2014, s. 198-199) mukaan tukea paremmin erottautumista arkielämästä. Se ei tällä hetkellä kuitenkaan usein toteudu tavanomaisia koteja tilallisilta järjestelyiltään muistuttavissa huoneistohotelleissa. Vakiohuoneiden sijasta majoitustilat voisivatkin koostua useista eri mittakaavaisista tiloista, joissa on erilaisia ilmapiirejä ja jotka korostaisivat ympäröivän luonnon moniaistista kokemusta. (Herneoja et al. 2014, s. 198-199) Kansainvälisesti samalla tavalla varusteltujen ja huomioita herättävien hotellien sekä lähtötilannetta helppouudessaan muistuttavien mökkien sijaan voitaisiin tarjota kontrastiksi myös omaa luontosuhdetta haastaa sekä paikallisuutta ja ympäristöä korostavaa arkkitehtuuria, joka perustuisi muuhunkin kuin kauniiseen ulkonäköön.

### Moniaistisuus

LEO:n (2004) mukaan moniaistisuutta tulisi hyödyntää suunnittelussa niin, että käytetään kaikkia aistiärsyksiä huolellisesti vahvistamaan haluttua teemaa. Arkkitehtuuri luo kokemuksia Juhani Pallasmaan (2014) mukaan aina monien aistien muodostamina ja tätä samanaikaista kokonaisuutta kutsutaan usein ilmapiiriksi, tunnelmaksi tai tunteeksi. Havainnoimme sen ennen kuin olemme tietoisesti edes tunnistaneeet, mistä yksittäisistä tekijöistä se muodostuu. (Pallasmaa 2014) Kun ihmisen kehoa ei kuitenkaan oteta huomioon suunnittelussa esimerkiksi tuntoaistin, mittojen ja detaljien avulla, tulee arkkitehtuurista Pallasmaan (1996, s. 20) mielestä latteaa, aineetonta ja epäaitoa. Muotoilun sekä tilallisten kokemusten avulla paikalleen juurrutetun ja rehellisen arkkitehtuurin sijaan, onkin hänen mielestään suunnittelussa keskitytty liikaa vain visuaalisuuteen, jolloin rakennuksista on tullut kuin lyhyestä hetkestä kertovia kuvatuotteita. (1996, s. 19-20) Matkailuarkkitehtuurin kokeminen ei voi jäädä vain tällaiseksi havainnoksi, jonka matkailija pystyy kokemaan jo selaillessaan kuvia matkakohteesta. Sen sijaan arkkitehtuuri, joka synnyttää monien aistien vahvistamia elämyksiä, voisi olla parhaimmillaan jo itsessään matkailun vetovoimatekijä. Se kestäisi aikaa houkutellen matkailijoita kokemaan arkkitehtuuria yhä uudelleen, aistielämyksien muuttuessa vuodenaikojen sekä sään mukana.

Nousianen et.al (2014, s. 7,13,16-17,24) mukaan moniaistisuus luo myös terveellistä tilaa, jota he tarkastelevat restoratiivisen ympäristön käsitteen avulla: silloin ympäristö tukee ihmisten hyvinvointia vähentäen väsymystä, stressiä sekä elvyttäen kokijaa. Luontoympäristöt ovat usein restoratiivisia, sillä niissä kaikki aistit saavat virikkeitä. Myös rakennettu ympäristö voi olla restoratiivinen, jos se muodostaa sellaisia terveitä ja viihtyisiä tiloja, joissa luonto on läsnä monissa muodoissaan kuten valoina, ääninä, materiaaleina ja tuoksuina. Hyvinvointia lisäävä tila sisältää esimerkiksi vastakohtia ja on toiminnallinen.

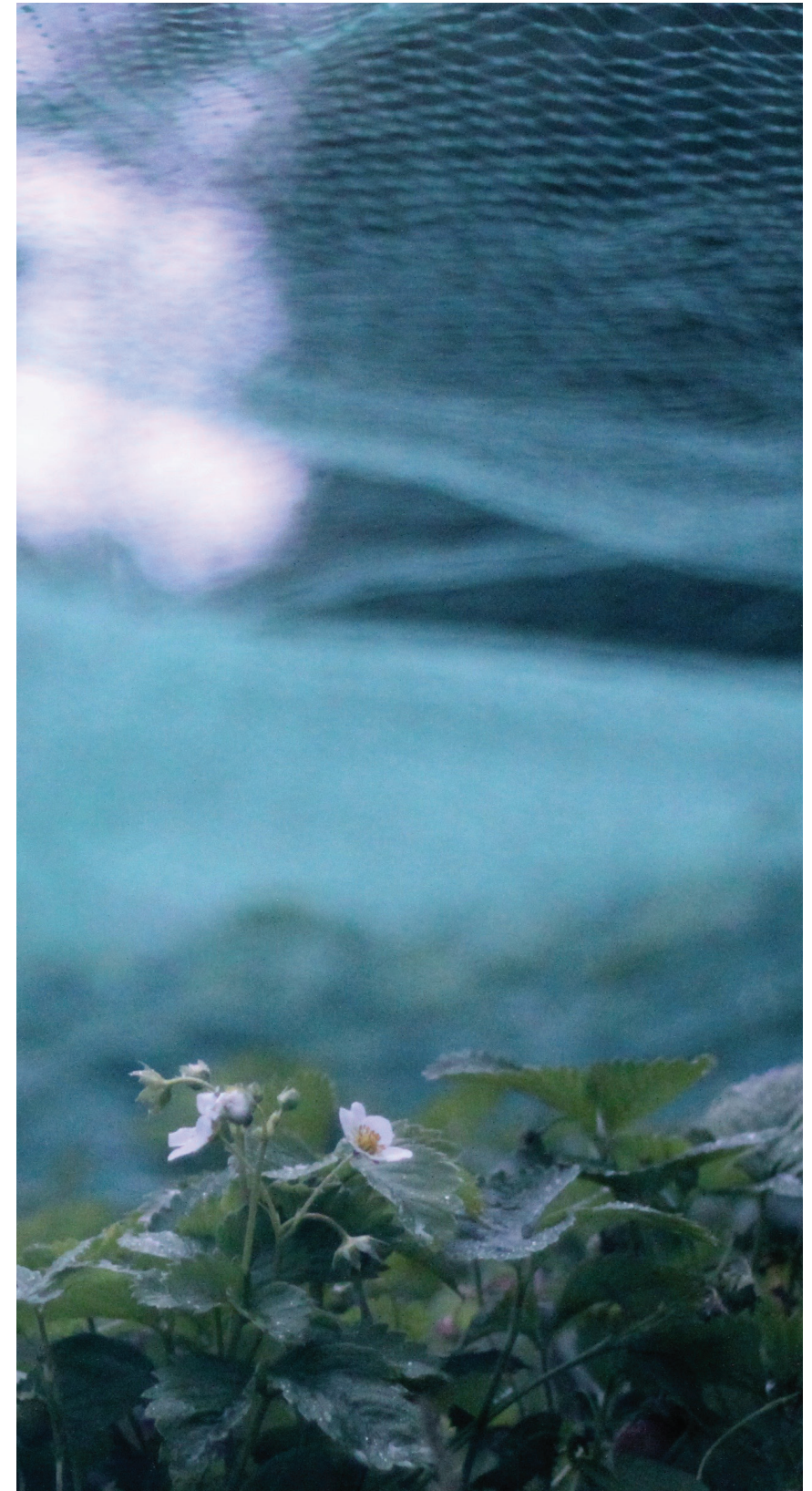




Rakennetussa ympäristössä eri aistit ovat nykyään hallitsevampia kuin ennen eläessä luonnonmukaisemmassa ympäristössä; ennen sähkövaloa kuljettiin paljon hämärässä, jolloin muut aistit olivat tärkeämpiä. Nykyään kuuleminen ja haistaminen ovatkin näköaistia passiivisempia, mutta myös emotionaalisempia. Huomaamme myös helposti, jos niiden olemassa oloa ei ole huomioitu suunnittelussa. Moniaistinen rakennettu ympäristö palveleekin kaikkia käyttäjiä, sillä ne toimivat myös heille, joiden jokin aisti on heikentynyt. (Nousiainen et al. 2014) Terveellinen moniaistinen arkkitehtuuri vahvistaa luontosuhteen lisäksi myös sosiaalista kestävyyttä, mikä tekee sen tavoitellusta erityisen tärkeää.

Lapissa havaitsemme näköaistilla revontulet, kumpuilevat tunturit, siniset hetket ja huurteet puiden oksilla. Erotamme näköaistilla valot, varjot, värit, muodot, kuviot, liikkeen sekä etäisyyden. Nousiainen et.al (2014, s. 25-26) mukaan näkö on tiedollinen aisti, joka tekee ympäristöstä etäisen havaittavan objektin eli pinnallisen kokemuksen. Suljemme myös usein silmämme, kun haluamme tuntea syvästi liiallisten virikkeiden keskellä. Restoratiivinen visuaalinen ja terveellinen ympäristö olisi heidän mukaansa selkeä, harmoninen ja mielenkiintoinen sekä täynnä luonnonvaloa. Sitä voitaisiin tuoda tilaan korkealle sijoitetuista ikkunoista. Suodatettuna valo tuntuu lisäksi eloisalta, kun taas liian suora auringonvalo epämukavalta ja turvattomalta. (Nousiainen et al. 2014, s. 25-26)

Vaikka näköaistiin on yksinään pitkään keskitytty suunnittelussa, saatetaan sitäkin hyödyntää yksipuolisesti esimerkiksi vain avaamalla suoria näkymiä luontoon isoilla ikkunoilla. Luonnonvalon ja varjojen mielenkiintoisen liikkeen havaitseminen erilaisilla pinnoilla on kuitenkin syvempää, jos valon lähdettä ei suoraan näe. Lapin eri vuodenaikojen muodostamat värisävyt sekä esimerkiksi metsien muodostamien rytmitysten näkeminen ovat myös ainutlaatuisia. Erilaisia väripaletteja käyttämällä sekä luonnontiloja ilmentämällä voidaan paikan henkeä tuoda näköaistilla esiin eri tavoin.



Pakkasen nitinä vallitsevassa hiljaisuudessa sekä jäiden rysähtely kevään saapuessa muodostavat Lapin äänimaisemaa. Nykyään myös lisääntyvät moottorikelkat saattavat rikkoa tämän hiljaisuuden. Erotamme ääniä joko hälynä tai sävelkorkeuksina (Berleant 2015, s. 77). Kaiku voi antaa käsityksen tilan koosta, muodoista sekä materiaaleista. Restoratiivinen ääniympäristö on Nousianen et.al (2014, s. 28-30) mukaan pehmeä, siellä ei ole liian paljon melua tai kaikua ja ääniolosuhteet sopivat tilan käyttötarkoitukseen. Ei toivotut kuuloärsykkeet kuten liikenteen melu voivat aiheuttaa keskittymisvaikeuksia tai nukahtamisongelmia, kun taas luonnon äänet kuten tuulen suhina ja sateenropina koetaan miellyttäväksi. Hiljaisuudella on erityinen parantava vaikutus; siinä on ikuisuuden tunne, jota ihmiset tavoittelevat. Äänettämyys voi joissain tilanteissa kuitenkin myös aiheuttaa tyhjyyden tunnetta. (Nousiainen et al. 2014, s. 28-30) Äänimaisemaa voidaan hyödyntää esimerkiksi erilaisin säleiköin, joiden läpi tuuli viheltää tai materiaalilla, joka rasahtaa jalan alla. Lisäksi eristämällä läheisen liikenteen äänet ja suuntaamalla rakennuksen muodot kohti läheistä metsää voidaan korostaa sieltä melun alle jääneen puron solisevaa ääntä.

Nuotiolla paistava tuli, puiselta tuoksuva kahvi kuksassa sekä suon kostea maa ovat Lapille ominaisia tuoksuja. Nousianen et.al (2014, s. 31-33) kertovat, että hajuaisti toimii jatkuvasti, mutta siihen ei kuitenkaan kiinnitetä paljoa huomiota, ellei se ole erityisen häiritsevä tai miellyttävä. Luonnon tuoksut ovat usein mietoja ja puhtaita kun taas rakennetun ympäristön hajuja pidetään usein epämiellyttävinä kuten liikenteen päästöjäkin. Terveellisessä ympäristössä tuoksut ovat miellyttäviä ja maltillisia, eivätkä sisällä häiritseviä hajuja, kuten kemikaaleja. (Nousiainen et al. 2014, s. 31-33) Tilassa erityisesti materiaalien tuoksuilla voidaan vaikuttaa tunnelmaan. Esimerkiksi pinnaltaan poltettu puu voi saada tilassa vienon nuotiomaisen tuoksun samalla tavoin kuin pellavaöljy voi tuoda mieleen kesän keveän pellon. Ulkona tervattu julkisivu taas voi palauttaa ilmaan palan historiaa ajalta, kun tervaa vielä kuljetettiin tynnyreissä jokia pitkin.

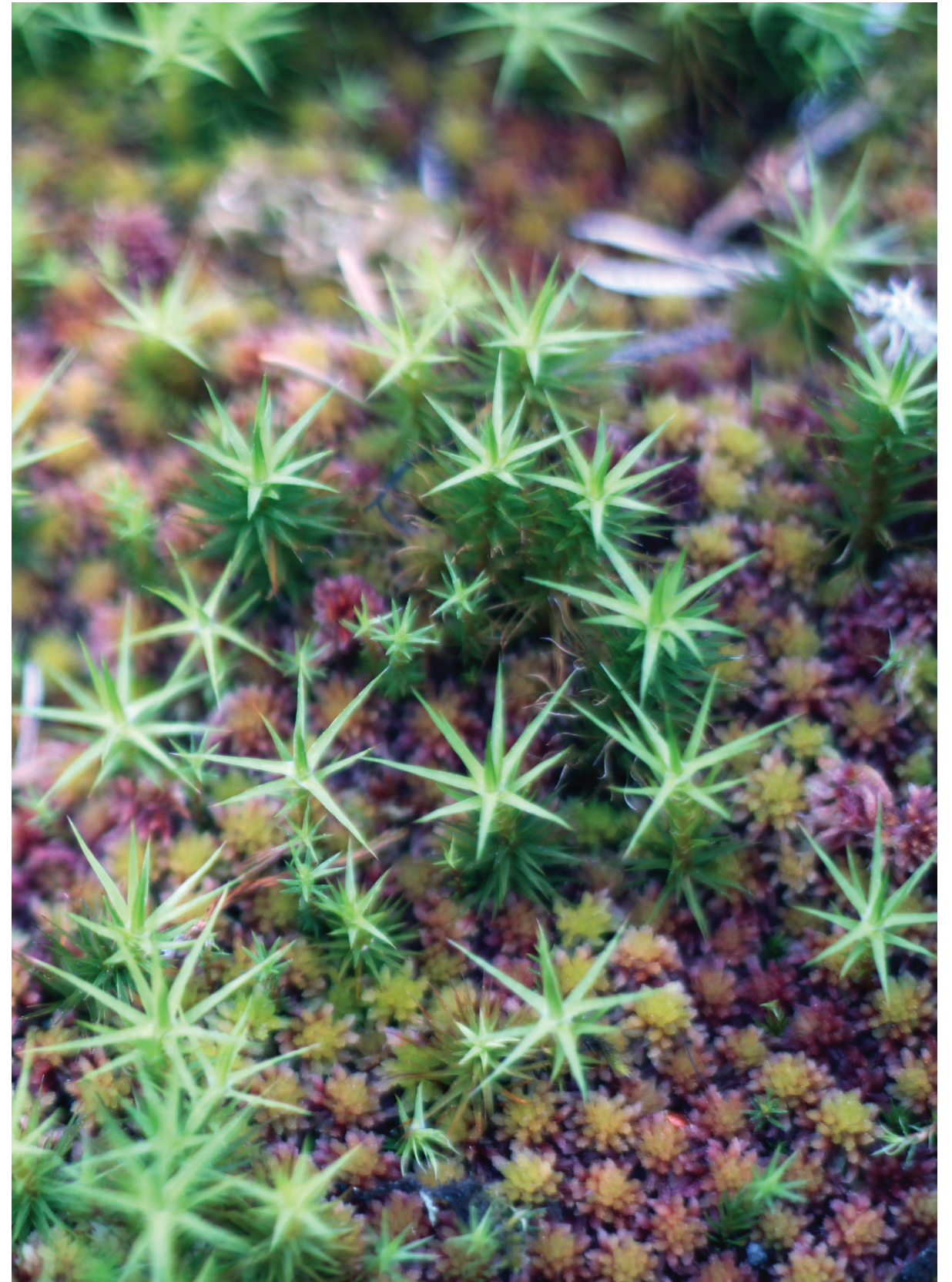
Lapissa voi tuntea kuinka pakkasen salpaa hengityksen ja suolla tasapaino heittää tarpoessa kostealla suolla. Tuntoaisti on Berleantin (2015, s. 77) mukaan monimuotoinen aistijärjestelmä, jonka toiminta on esimerkiksi pinnanmuotojen, lämmön ja kosteuden sekä kivun tuntemista. Lihastuntoaistin avulla hahmotamme asentoja ja erilaisia tukevuuden tiloja. Tasapainoaistin avulla taas havaitsemme nousut, kääntymiset, esteet sekä vapaan etenemisen. (Berleant 2015, s. 77) Nousianen et.al (2014, s. 34-35) mukaan tuntoaisti on intiimein aistimme, mutta tuottaa muihin aisteihin verrattuna vähemmän tietoa. Materiaalin tuntu muuttaa tilakokemustamme ja helpottaa orientoitumista sekä maailman hahmottamista kolmiulotteisesti. Erilaisten pintojen vaihtelu luo mielenkiintoisen ja moniulotteisen ympäristön. (Nousiainen et al. 2014, s. 34-35) Puu materiaalina on aina mukavan lämmin käden alla, kun taas metalli voi olla äärimmäisen kylmä tai auringonpaisteen kuumentama. Kapea silta rotkon päällä voi saada tuntemaan jännitystä sekä natiseva puu jalkojen alla palauttaa muiston mumolan lattiasta. Tuntoaistin merkitys korostuu suunnistaessamme hämärässä ja samalla tavoin kuin luonnossa etsimme turvaa kallion seinien pinnasta.

Paikan hengen erilaisia ominaisuuksia voidaan ilmentää arkkitehtuurissa ja siten synnyttää moniaistisia elämyksiä lukuisin eri tavoin. Se voi olla kuitenkin hankalaa ulkopuoliselle suunnittelijalle, joka ei ole itse kokenut paikalle ominaisia aistielämyksiä. Mäkinen et.al (2018) tavoitteena oli pohjustaa sellaisten vuorovaikutteisten suunnittelumenetelmien kehittämistä, jotka korostavat paikallisuuden huomioimista ja mahdollistavat herkistymisen moniaistissa kokemuksissa läsnäolevalle tiedolle. He ehdottivat sisällyttämään suunnitteluprosessiin ”paikkaan ystävystymisen” vaiheen, jossa pyritään herkistymään sekä kohteena olevan ympäristön kanssa että suunnittelijassa itsessään läsnä olevalle tiedolle. Pelkän maiseman osien tarkkailun sijaan pyrittäisiin kokemaan miten esimerkiksi tuulet ja säätilat voivat vaikuttaa mielialoihin, olemiseen sekä motivaatioon. Vaihe voidaan toteuttaa yhdessä muiden alojen kuten matkailun suunnittelijoiden kanssa,



jolloin ideoita ja tunteita voidaan jakaa. Myös paikallisten tiedot alueesta ovat merkittävä osa suunnitteluprosessin käynnistämistä. Näiden kokemusten sekä tietojen pohjalta voidaan yhteisistä arvoista sopia ja palauttaa ne mieleen henkilökohtaisia suunnitteluvalintoja tehdessä. (Mäkinen et al. 2018)

Mäkinen et.al (2018) myös tarkastelivat miten rakennelmat kuten laavut muodostavat luontosuhdetta. Ne voivat **kutsua** pidemmälle luontoon tai pysymään tietyllä alueella sekä toimimaan kuten tekemään nuotion. Rakennelmat voivat toimia myös **välittävänä** elementtinä ihmisen ja luonnon välillä suojaten liialta luonnolta. Lisäksi ne voivat auttaa kokijaa rajaamaan näkymiä sekä keskittymään aistikokemuksiin eli **korostamaan** luonnon ominaisuuksia. (Mäkinen et al. 2018) Matkailuarkkitehtuurin suunnitteluprosessissa voitaisiin yhdessä muiden suunnittelijoiden kanssa perehtyä paikallisten tiedon, kuten historian hyödyntämisen lisäksi tarkkailemaan luonnon ominaisuuksia sekä miettimään, minne luonto esimerkiksi kutsuu istumaan tuulelta suojaan sekä miten paikan erityispiirteitä kuten kaukana kuuluvien vaahtopäiden ääntä saataisiin korostettua. Näin yhdessä koettujen elämysten, mutta myös paikallisten asiantuntijuiden avulla voitaisiin herättää elämyksiä, jotka vahvistavat luontosuhdettamme sekä auttavat ymmärtämään kestävän kehitykselle tärkeää paikallisuutta Lapissa.



## LOPUKSI

Kestävän matkailun ja rakentamisen tarkastelu rinnakkain toi paljon uusia ulottuvuuksia niitä tukevan arkkitehtuurin suunnitteluun. Kestävää rakentamista tarkastellaan Suomessa arkkitehtien keskuudessa lähinnä ekologisen kestävyyskän kautta, mutta matkailualalla se käsitetään vain yhtenä ulottuvuutena taloudellisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyyskän rinnalla. Tulevaisuudessa tärkeää olisi tarkastella suunnitteluvaiheessa erilaisia kestävään kehitykseen johtavia osatekijöitä kokonaisvaltaisesti ja toimia ennakoiden kohti sellaista muutosta, jolla taataan hyvä elämä myös tuleville sukupolville. Analyttista näkökulmaa voidaan hyödyntää yhteisen tavoitteen luomiseksi ja vaihtoehtojen vertailun helpottamiseksi, mutta niiden rinnalla tulee olla myös systeeminen ajattelutapa, joka tarkastelee osatekijöiden riippuvuussuhteita sekä ongelmien alkusyitä. Kaikilla yhteiskunnista yksilöihin on vastuu toimia kohti kestävästä kehityksestä ja arkkitehtien osuus siitä on pyrkiä suunnittelemaan kestäviä rakennuksia, joissa sen käyttäjillä on mahdollisimman helppoa toteuttaa kestävä toiminta. Kestävässä rakentamisessa kontekstia hyödyntävällä suunnittelulla voidaan yhdistää perinteisiä ja uusia teknisiä käytäntöjä, ja luoda niistä jotain aivan uutta. Näistä uusista ratkaisuista olisi tärkeää tehdä enemmän tutkimusta, sekä tiedottaa tuloksista myös muille suunnittelijoille. Tietoa arkkitehtisuunnittelun keinoista kestävästä kehityksestä edistämiseksi on tarjolla hyvin vähän, mutta suunnittelua tukevien ohjeiden lisäksi tarvitaan myös kriittisen ajattelun opettelua sekä tapoja johtaa, organisoida sekä toimia vastuullisesti arkkitehtuurin alalla.

Kestävää matkailua, mutta myös rakentamista tarkastellessani huomasin, että paikallisuus nousi esiin tärkeänä tekijänä kaikissa kestävästä kehityksestä ulottuvuuksien tavoitteissa. Tämä tarjosi kiinnostavan mahdollisuuden erityisesti arkkitehtuurille tukea kestävästä kehityksestä matkailurakentamisessa. Lapin kontekstissa paikallisuutta voidaan ilmentää arkkitehtuurissa esimerkiksi tuomalla Lapin oma-

peräisiä rakennusperinteitä totuudenmukaisesti nykypäivään. Lisäksi erämaiden, kuten havumetsien, koivikoiden sekä soiden tarjoamat omaperäiset tunnelmat sekä tilat tarjoavat lukemattomia tapoja ilmentää paikallisuutta suunnittelussa. Lapin ainutlaatuisia ja toisistaan selkeästi erottuvia vuodenaikoja sekä niiden luomia valo-olosuhteita voitaisiin hyödyntää enemmän matkailuarkkitehtuurissa vetovoimatekijänä sekä sesonkiaikojen tasaajana. Niiden ilmene- mistä voidaan vahvistaa elämyksillä, jotka koetaan niin fyysisellä, sosiaalisella kuin mentaalisellakin yhteydellä. Tunteisiin perustuvi- en ja omakohtaisten luontoelämysten kokeminen voi luoda edelly- tykset uudelle ympäristövastuulliselle käyttäytymiselle, mikä tukee kestävästä kehityksestä myös matkailijan palatessaan kotiinsa. Elämys syntyy todennäköisesti, jos arkkitehtuurissa huomioidaan yksilö- lisyys, aitous, tarinan, kontrastin sekä moniaistisuuden tuo- mat hyödyt. Elämyksien kautta voidaan auttaa kestävästä kehityksestä mukaisesti matkailijoita ymmärtämään paikallista kulttuuria ja luontoa, sekä vahvistamaan omaa luontosuhdetta. Samalla luodaan kiinnostavia lähtökohtia arkkitehtuurille.

Tutkielmani tarkasteluja kestävästä matkailurakentamisesta sekä paikallisuuden ilmentämisestä arkkitehtuurin keinoin voitaisiin jatkaa soveltamalla niitä muillakin alueilla kuin Lapissa, mutta myös yleis- estä kestävästä rakentamisesta ja sitä tukevan arkkitehtuurin kentällä. Paikallisuuden ilmentäminen muissakin kuin matkailuun tarkoite- tuissa rakennuksissa voisi lisätä esimerkiksi ihmisten hyvinvointia ja juurtumista uuteen paikkakuntaan. Suomessa on myös pitkään kuljettu lähimetsissä ja vesistöissä, joten voitaisiin pohtia miten kestä- västä kehityksestä mukaista lähimatkailua voitaisiin tukea arkkitehtuu- rin keinoin. Näin pystyttäisiin inspiroimaan vielä laajempaa joukkoa kokemaan ympäristöään uusin silmin ja siten vahvistamaan heidän luontosuhdettaan sekä identiteettiään paikkakuntansa jäsenenä.



Kiitokset

Tahdon kiittää ymmärtämisestä, ajatuksia herättävistä kysymyksistä sekä asiantuntevista neuvoista pääohjaajaani Aulikki Herneojaa.

Kiitokset myös Oulun yliopiston arkkitehtuurin yksikön henkilökunnalle yhteisöllisestä ilmapiiristä sekä kaikesta siitä opetuksesta, joka on minua tässäkin työssä auttanut.

Kiitän myös koulukavereitani heidän kannustuksestaan, vinkeistään sekä uskosta minuun. Teidän kanssanne vietetyt keskustelut ja hetket ovat kasvattaneet minua niin arkkitehtuurin saralla kuin muutoinkin.

Kiitos myös perheelleni tuesta ja muistutuksista siitä, mikä elämässä on tärkeää. Ilman yhteistä aikaamme Lapissa, ei tätä työtä olisi voinut syntyä.

Kiitos erityisesti rakkaalle Teemulle - kaikesta.

*”Mitä etsin?  
Kaiken olen löytänyt  
tunturin suuruudessa  
pieneksi tullut”*

*- Valde Aho*

## LÄHTEET

**ABTA 2019.** ABTA launches Travel Trends Report 2020. [verkkoaineisto] [viitattu: 22.04.2020]. Saatavissa: <<https://www.abta.com/news/abta-launches-travel-trends-report-2020>>.

**ABTA 2018.** ABTA launches Travel Trends Report 2019. [verkkoaineisto] [viitattu: 22.04.2020]. Saatavissa: <<https://www.abta.com/news/abta-launches-travel-trends-report-2019>>.

**Aho, S. 2001.** Matkailuelämys prosessina: elämysten synnyn ja kehityksen vaiheet. Teoksessa: Aho, S. & Honkanen, A. & Saarinen, J. (toim.) Matkailuelämykset tutkimuskohteina: suomalaisen matkailututkijaverkoston 10-vuotisjulkaisu. Rovaniemi: Lapin yliopisto. S. 32–50. ISBN 951-634-811-4.

**Aho, V. 2013.** Ahon runot ja Jussilan kuvat yhtyivät kirjaksi. [verkkoaineisto] [viitattu: 02.05.2020]. Saatavissa: <[http://yle.fi/uutiset/ahon\\_runot\\_ja\\_jussilan\\_kuvat\\_yhtyivat\\_kirjaksi/6557990](http://yle.fi/uutiset/ahon_runot_ja_jussilan_kuvat_yhtyivat_kirjaksi/6557990)>.

**Andersen, M. 2012.** "Uudet pohjoismaiset identiteetit". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 5. S. 14–17. ISSN 0783-3660.

**Behnisch, S. 2014. Foreword.** Teoksessa: Pfammatter, U. (toim.) Building for a changing culture and climate world atlas of sustainable architecture. Korjattu ja laajennettu painos. Berlin: DOM publishers. S. 10–11. ISBN 978-3-86922-282-0.

**Berleant, A. 2015.** Mitä on ympäristöestetiikka? Teoksessa: Haapala, A. & Puolakka, K. & Rannisto, T. (toim.) Ympäristö, estetiikka ja hyvinvointi. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Saatavissa: <<https://doi.org/10.21435/skst.1417>>. S. 66–85. ISBN 978-952-222-688-4.

**Blot, M. 2010.** "hyvä + arkkitehtuuri = tilallinen pääoma". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 1. S. 53. ISSN 0783-3660.

**Booking.com 2017.** Booking.com's 2017 Sustainable Travel Report. [verkkoaineisto] [viitattu: 22.02.2020]. Saatavissa: <[https://news.booking.com/bookingcoms-2017-sustainable-travel-report/#\\_ednref1](https://news.booking.com/bookingcoms-2017-sustainable-travel-report/#_ednref1)>.

**Borg, P. 1997.** Kestävä kehitys - kestävyys matkailussa? Teoksessa: Borg, P. & Condit, S. (toim.) Kestävä matkailu. Savonlinna: Matkailun osaamiskeskus ja Joensuun yliopisto: Matkailualan verkostoyliopisto. S. 34–60. ISBN 951-708-531-1.

**Borg, P. & Condit, S. 1997.** Kestävä matkailu. Savonlinna: Matkailun osaamiskeskus ja Joensuun yliopisto: Matkailualan verkostoyliopisto. ISBN 951-708-531-1.

**Business Finlad 2019.** Kestävän matkailun periaatteet. [verkkoaineisto] [viitattu: 07.01.2020]. Saatavissa: <<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestavan-matkailun-periaatteet/>>.

**Furman, E. & Häyhä, T. & Hirvilammi, T. 2018.** Maapallolle mahtuva tulevaisuus. Suomen ympäristökeskus. ISSN 9789-521149344. Saatavissa: <<http://hdl.handle.net/10138/235417>>.

**Furman, E. & Heiskanen, E. & Hiilamo, H. & Hirvilammi, T. & Hellström, E. & Hukkinen, J. & Kiander Jaakko & Pessi, A.B. & Saari, J. 2016.** Viisi kärkeä kestävämpään kehitykseen. Helsinki: Sitra. Saatavissa: <<https://www.sitra.fi/julkaisut/viisi-karkea-kestavampaan-kehitykseen/>>.

**García-Rosell, J. 2017.** Vastuullinen matkailu. Teoksessa: Edelheim, J. & Ilola, H. & Björk, P. (toim.) Matkailu-tutkimuksen avainkäsitteet. Lapland University Press. Saatavissa: <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>>. S. 229-234.

**greentourism.eu 2020.** Mitä on kestävä matkailu? Vihreitä ideoita matkailuun Euroopassa -projektin www-sivu. [verkkoaineisto] [viitattu: 07.01.2020]. Saatavissa: <<http://www.greentourism.eu/fi/Post/Name/SustainableTourism>>.

**Haataja, A. 2018.** Pohjoinen: jälkemme maailman laidalla. Helsinki; EU:ssa: Kustannusosakeyhtiö Tammi. ISBN 978-951-31-9458-1.

**Hakaste, H. 2019.** Vähähiilinen rakennettu ympäristö. Ympäristöministeriön yliarkkitehtin haastattelu Ekologi-sen rakentamisen näkökulmia -podcastissä. Haastattelijoina Eko-Safan Laura Lammert ja Jonna Taegen. Lataaja: Eko-Safa. [verkkoaineisto] [viitattu: 18.03.2020]. Saatavissa: <<https://www.safa.fi/uutiset/eko-safan-tuottamassa-podcastissa-pohditaan-asiantuntijoiden-kanssa-suuria-kysymyksia/>>.

**Hakaste, H. & Kuittinen, M.2019a.** Ministeri Mikkonen vetoaa kansainväliseen rakennusalaan: Ilmastoystävällinen rakentaminen vaatii nopeita toimia. Tiedote ympäristöministeriön sivuilla. [verkkoaineisto] [viitattu: 11.10.2019]. Saatavissa: <[https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\\_ja\\_rakentaminen/Rakentamisen\\_ohjaus/Vahahiilinen\\_rakentaminen/Ministeri\\_Mikkonen\\_vetoaa\\_kansainvalisee\(51761\)](https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Rakentamisen_ohjaus/Vahahiilinen_rakentaminen/Ministeri_Mikkonen_vetoaa_kansainvalisee(51761))>.

**Hakaste, H. & Kuittinen, M.2019b.** Vähähiilinen rakentaminen. Osio Ympäristöministeriön sivuilla. [verkkoai-neisto] [viitattu: 22.10.2019]. Saatavissa: <<https://www.ym.fi/vahahiilinenrakentaminen>>.

**Harris, T. 2010.** "21st century schizoid man - parantumattoman urbaaniromantikon päiväkirja". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 2. S. 15–19. ISSN 0783-3660.

**Hasu, E. & Tyrnäväinen, L. 2011.** Luku II: Kenelle matkailualue tehdään? . Teoksessa: Staffans, A. & Merikos-ki, T. (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään?: käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Espoo: Aalto-yliopisto, insinööritieteiden korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos. Saatavissa: <[http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka\\_kasikirja\\_2011\\_web.pdf](http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka_kasikirja_2011_web.pdf)>. ISBN 978-952-60-4167-4.

**Hautajärvi, H. 2014.** Autiotuvista lomakaupunkeihin - Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria. Aalto University; Aalto-yliopisto. ISSN 9789-526037158(ELECTRONIC). Saatavissa: <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-3715-8>>.

**Hautajärvi, H. 2010.** "Suunnanmuutos kestävään rakentamiseen". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 4. S. 13–16. ISSN 0783-3660.

**Helander, H. 2020.** Asuminen ja tulevaisuus. Arkkitehtiliiton puheenjohtajan Henna Helanderin esi-tys&nbsp;13.02.2020 Näkökulmia asumiseen hiilineutraalissa Suomessa -seminaarissa. Saatavissa: <<https://www.facebook.com/kasakkamedia/videos/326298914983673/>>.

**Helenius, R. 2019.** "Rakennustekniikan uusiminen kestävämpiin ratkaisuihin". Suoja ry:n Ransu Helenius haastattelussa Ekologisen rakentamisen näkökulmia -podcastissä. Haastattelijoina Eko-Safan Laura Lammert ja Jonna Taegen. Saatavissa: <<https://www.safa.fi/uutiset/eko-safan-tuottamassa-podcastissa-pohditaan-asiantuntijoiden-kanssa-suuria-kysymyksia>>.

**Herneoja, A. & Mäkinen, M. & Rantala, O. & Hakkarainen, M. 2014.** "Inscrutable nature-based spatial experience, The challenges and opportunities for studying contemporary accommodation architecture of tourism destinations in the Arctic". Proceedings of the Annual Architectural Research Symposium in Finland. S. 196-205.

**Humppi, M. 2014.** Kammit ja autiotuvat: Lapin kairojen kulttuuriperintö. Jyväskylä: Kirjakaari. ISBN 978-952-5969-75-7.

**Ilonen, J. 2010.** "Kestävää tietoa etsimässä". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 4. S. 90. ISSN 0783-3660.

**Kuittinen, M. 2019.** Hiilijalanjäljen arviointimenetelmä. Ympäristöministeriön erityisasiantuntijan Matti Kuitti-sen esitys 20.03.2019 Vähähiilisen rakentamisen vuosiseminaarissa. [verkkoaineisto] [viitattu: 04.03.2020]. Saatavissa: <<https://www.youtube.com/watch?v=JeDur2phKYw&list=PLP2CwiIFTY-N73ydb-v9MdUNftRnXVeWajn&index=6>>.



**Kuittinen, R. 2015.** "Kastelli. Arkkitehtitoimisto Lahdelma ja Mahlamäki.". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 4. S. 43–49. ISSN 0783-3660.

**Laakso, T. 2015.** Kestävän kehityksen uusi ohjenuora voi osoittautua utopiaksi. Maailma.net www-sivusto. [verkkoaineisto] [viitattu: 11.04.2020]. Saatavissa: <https://www.maailma.net/uutiset/kestavan-kehityksen-uusi-ohjenuora-voi-osoittautua-utopiaksi>.

**Lapin liitto 2019.** Lapin matkailustrategia 2020-2023. Rovaniemi: Kristian Sievers. ISBN 978-951-9244-90-7.

**Lappi.fi 2009.** Lapin luonto. Lapland above ordinary www-sivu. [verkkoaineisto] [viitattu: 01.05.2020]. Saatavissa: <http://www.lappi.fi/lappi/luonto>.

**LEO 2004.** Elämystuottajan käsikirja. Rovaniemi: Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus. ISSN 9525-58500X. Saatavissa: <http://www.kulmat.fi/images/tiedostot/Artikkelit/elmystuottaja%20ksikirja.pdf>. Lindgren, T. 2015. "Kestävän tulevaisuuden kartasto". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 4. S. 86–87. ISSN 0783-3660.

**Lylykangas, K. 2016.** "Mitä on kestävä rakentaminen?". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 3. S. 20–23. ISSN 0783-3660.

**Mäkinen, M. & Rantala, O. & Tervo-Kankare, K. 2018.** Väylänvarrella – tieteidenvälisen dialogin soveltamisesta luontomatkailukohteiden suunnitteluun. Matkailututkimus. No. 1. S. 26-41. Suomen matkailututkimuksen seura. Saatavissa: < https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/73027>.

**Malkawi, A. & Nygaard, M. & Beim, A. & Stenberg, E. 2018.** Sustainability in Scandinavia: architectural design and planning. Stuttgart: Edition Axel Menges. ISBN 9783869050126.

**Mattila, L. 2018.** (K)estävä kehitys rakentamisessa. Lars-Erik Mattilan esitys Jyväskylän ammattikorkeakoulun BIND -hankkeen järjestämässä Biotalous tulevaisuus -seminaarissa 17.9.2018. [verkkoaineisto] [viitattu: 25.03.2020]. Saatavissa: <https://moniviestin.jamk.fi/ohjelmat/seminaarit/biotalous-tulevaisuus-seminaari/k-estava-kehitys-rakentamisessa#position=0>.

**Mikkola, J. 2017.** "Keveys vai kestävyys?". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 3. S. 18–21. ISSN 0783-3660.

**Moore, S.A. & Karvonen, A. 2008.** "Sustainable architecture in context". Science Studies. No. 1. S. 29. ISSN 0786-3012.

**MRL 132/1999** Maankäyttö- ja rakennuslaki. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Lataaja: Valtion säädös-tieto-pankki Finlex. [verkkoaineisto] [viitattu: 21.02.2020]. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/smur/1999/19990132>.

**Mukala, J. 2010.** "Aine ja Henki". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 4. S. 9. ISSN 0783-3660. Nielsen 2014. Doing Well By Doing Good. [verkkoaineisto] [viitattu: 22.04.2020]. Saatavissa: <https://www.nielsen.com/us/en/insights/report/2014/doing-well-by-doing-good>.

**Noponen, J. 2011.** Kaupunkeihin tarvitaan lisää tilallista pääomaa. [verkkoaineisto] [viitattu: 26.4.2020]. Saatavissa: <https://www.sitra.fi/uutiset/kaupunkeihin-tarvitaan-lisaa-tilallista-paaomaa/>.

**Nousiainen, M. & Nousiainen, M. & Lindroos, H. & Heino, P. 2014.** Restoratiivisen ympäristön suunnittelu. Kouvola: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. ISBN 978-952-306-070-8.

**Nyman, K. 2015.** "Arkkitehtuurin ruumiillinen estetiikka". Yhdyskuntasuunnittelu. No. 1. ISSN 1459-6806. Pallasmaa, J. 2014. "Space, place and atmosphere. Emotion and peripheral perception in architectural ex-perience". Lebenswelt. Aesthetics and philosophy of experience. No. 4. ISSN 2240-9599.

**Pallasmaa, J. 1996.** The eyes of the skin: architecture and the senses. London: Academy Editions. ISBN 1-85490-439-6.

**Punkki, J. 2003.** Rakentamisen ekologisuus. Lataaja: Rakennustieto. [verkkoaineisto] [viitattu: 12.02.2020]. Saatavissa: <https://www.rakennustieto.fi/Downloads/RK/RK030305.pdf>.

**Ramboll 2019.** Sustainable Buildings Market Study 2019. Lataaja: Ramboll. [verkkoaineisto] [viitattu: 2.4.2020]. Saatavissa: <https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/buildings/s/sustainable-buildings-market-study\_2019\_web.pdf?la=en>.

**Reuter, J. 2011.** "Mikä on oikein? Tien valinta". Arkkitehti: Suomen arkkitehtiliiton julkaisu. No. 1. S. 55. ISSN 0783-3660.

**Rockström, J. & Steffen, W. & Noone, K. & Persson, Å & Chapin, F.S.,III & Lambin, E. & Lenton, T.M. & Scheffer, M. & Folke, C. & Schellnhuber, H.J. & Nykvist, B. & de Wit, C.A. & Hughes, T. & van der Leeuw, S. & Rodhe, H. & Sörlin, S. & Snyder, P.K. & Costanza, R. & Svedin, U. & Falkenmark, M. & Karlberg, L. & Corell, R.W. & Fabry, V.J. & Hansen, J. & Walker, B. & Liverman, D. & Richardson, K. & Crutzen, P. & Foley, J. 2009.** "Planetary Boundaries: Exploring the Safe Operating Space for Humanity". Ecology and Society. No. 2.

**Rockström, J. & Sukhdev, P. 2016.** How food connects all the SDGs. Stockholm Resilience Centren www-sivusto. [verkkoaineisto] [viitattu: 11.04.2020]. Saatavissa: <https://www.stockholmresilience.org/research/research-news/2016-06-14-how-food-connects-all-the-sdgs.html>.

**RT 2020a.** CEN/TC 350 Kestävä rakentaminen. Saatavissa: <https://www.rakennusteollisuus.fi/Tietoa-alasta/Ilmasto-ymparisto-ja-energia/Rakentaminen-ja-vaaralliset-aineet/CENCT-350-Kestava-rakentaminen/>.

**RT 2020b.** Kestävä rakentaminen on vastuullista rakentamista. [verkkoaineisto] [viitattu: 23.04.2020]. Saatavissa: <https://www.rakennusteollisuus.fi/Tietoa-alasta/Ilmasto-ymparisto-ja-energia/Kestava-rakentaminen/>.

**RT 2020c.** Mikä RT on ja mitä me teemme? [verkkoaineisto] [viitattu: 25.04.2020]. Saatavissa: <https://www.rakennusteollisuus.fi/Rakennusteollisuus-RT/>.

**RT 2019.** Rakennusteollisuus laatii tiekartan vähähiiliseen rakentamiseen. [verkkoaineisto] [viitattu: 20.03.2020]. Saatavissa: <https://www.rakennusteollisuus.fi/Ajankohtaista/Tiedotteet1/2019/rakennusteollisuus-laatii-tiekartan-vahahiiliseen-rakentamiseen/>.

**RT 2018.** KeKri-hanke selvittää laaja-alaisesti kestävän rakentamisen arviointia. [verkkoaineisto] [viitattu: 03.03.2020]. Saatavissa: <https://www.rakennusteollisuus.fi/Ajankohtaista/Tiedotteet1/2018/kekri-hanke-selvittaa-laaja-alaisesti-kestavan-rakentamisen-arviointia/>.

**Ruuska, A. & Häkkinen, T. & Vares, S. & Korhonen, M. & Myllymaa, T. 2013.** Rakennusmateriaalien ympäristö-vaikutukset. Lataaja: Ympäristöministeriö. Saatavissa: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10138/41423>.

**Saarinen, J. 2001.** Matkailukokemuksista elämystuotantoon - matkailuelämys käsitteenä ja luontomatkailun mainonnassa. Teoksessa: Aho, S. & Honkanen, A. & Saarinen, J. (toim.) Matkailuelämykset tutkimuskohteina: suomalaisen matkailututkijaverkoston 10-vuotisjulkaisu. Rovaniemi: Lapin yliopisto. S. 83-97. ISBN 951-634-811-4.

**SAFA 2016.** SAFA: Uudisrakentamisen moniarvoisuus mahdollistettava. Suomen Arkkitehtiliitto SAFA:n www-sivu. [verkkoaineisto] [viitattu: 27.04.2020]. Saatavissa: <https://www.safa.fi/uutiset/safa-uudisrakentamisen-moniarvoisuus-mahdollistettava/>.

**Salonen, A.O. & Bardy, M. 2015.** "Ekososiaalinen sivistys herättää luottamusta tulevaisuuteen". Aikuiskasvatus. No. 1. S. 4–15. ISSN 0358-6197.

**Salonen, K. 2005.** Mieli ja maisemat: eko- ja ympäristöpsykologian näkökulma. Helsinki: Edita. ISBN 951-37-4277-6.

**Salovaara, S. 2020.** Kestävyys matkailuvalttina. [verkkoaineisto] [viitattu: 22.04.2020]. Saatavissa: <http://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/kestava-matkailu-lyhyesti/>.

**SIIDA 2020.** Saamenmaan kahdeksan vuodenaikaa. [verkkoaineisto] [viitattu: 03.05.2020]. Saatavissa: <https://siida.fi/vierailijalle/siidaan-oppimaan/saamenmaan-kahdeksan-vuodenaikaa/>.

**SLL 2020.** Lapin suot. [verkkoaineisto] [viitattu: 03.05.2020]. Saatavissa: <https://www.sll.fi/lappi/met-toimimma/lapin-suot/>.

**Staffans, A. & Merikoski, T. 2011.** Luku III: Miten kestävä matkailukylä suunnitellaan? Teoksessa: Staffans, A. & Merikoski, T. (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään?: käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Espoo: Aalto-yliopisto, insinööritieteiden korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos. Saatavissa: <http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka\_kasikirja\_2011\_web.pdf>. S. 58-81. ISBN 978-952-60-4167-4.

**Staffans, A. & Merikoski, T. & Paatero, J. & Hasu, E. & Tyrnäväinen, L. & Valkeisenmäki, I. 2011.** Luku VI: Yhteenvedo. Teoksessa: Staffans, A. & Merikoski, T. (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään?: käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Espoo: Aalto-yliopisto, insinööritieteiden korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos. Saatavissa: <http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka\_kasikirja\_2011\_web.pdf>. ISBN 978-952-60-4167-4.

**Staffans, A. & Tyrnäväinen, L. & Paatero, J. 2011.** Luku I: Johdanto. Teoksessa: Staffans, A. & Merikoski, T. (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään?: käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Espoo: Aalto-yliopisto, insinööritieteiden korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos. Saatavissa: <http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka\_kasikirja\_2011\_web.pdf>. ISBN 978-952-60-4167-4.

**Steffen, W. & Richardson, K. & Rockstrom, J. & Cornell, S.E. & Fetzer, I. & Bennett, E.M. & Biggs, R. & Carpen-ter, S.R. & de Vries, W. & de Wit, C.A. & Folke, C. & Gerten, D. & Heinke, J. & Mace, G.M. & Persson, L.M. & Ramanathan, V. & Reyers, B. & Sorlin, S. 2015.** "Sustainability. Planetary boundaries: guiding human development on a changing planet". Science (New York, N.Y.). No. 6223. ISSN 1095-9203.

**SYKE 2018.** Suomi ja kestävä hyvinvointi. Osio Suomen ympäristökeskuksen www-sivustolla. [verkkoaineisto] [viitattu: 10.02.2020]. Saatavissa: <https://www.syke.fi/fi-FI/Suomi\_ja\_kestava\_hyvinvointi>. SYKLI 2016. Opiskeluaineisto - Rakennusala. SYKLI.

**Szacka, L. & Patteeuw, V. 2019.** Critical Regionalism for our time. [verkkoaineisto] [viitattu: 18.04.2020]. Saatavissa: <https://www.architectural-review.com/essays/critical-regionalism-for-our-time/10045392.article>.

**Tervo-Kankare, K. 2017.** Kestävä matkailu. Teoksessa: Edelman, J. & Ilola, H. & Björk, P. (toim.) Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Rovaniemi; Turenki: Lapland University Press; Hansaprint Oy. Saatavissa: <http://data.kirjavalitus.fi/data/servlets/ProductRequestServlet?action=getimage&ISBN=9789523109537>. S. 235-240. ISBN 978-952-310-953-7.

**UNWTO 2005.** Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers. Maailman matkailujärjestön ja Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelman internet julkaisu. [verkkoaineisto] [viitattu: 09.04.2020]. Saatavissa: <http://hdl.handle.net/20.500.11822/8741>.

**UNWTO/Tilastokeskus 2020.** Tilasto: Matkailutilinpito . [verkkoaineisto] [viitattu: 24.02.2020]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/til/matp/kas.html>.

**Valkama, S. 1997.** Vaikeuksien takana piilee myös todellisia mahdollisuuksia. Teoksessa: Borg, P. & Condit, S. (toim.) Kestävä Matkailu. Joensuu; Savonlinna: Matkailun osaamiskeskus, Joensuun yliopisto: Matkailualan verkostoyliopisto. ISBN 951-708-531-1.

**Valkeisenmäki, I. & Hurme, M. 2011.** Luku V: Loma-alueiden energiatehokas arkkitehtuuri. Teoksessa: Staf-fans, A. & Merikoski, T. (toim.) Miten kestävä matkailualue tehdään?: käsikirja suunnitteluun ja rakentamiseen. Espoo: Aalto-yliopisto: insinööritieteiden korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos. Saatavissa: <http://matkahanke.aalto.fi/fi/julkaisut/matka\_kasikirja\_2011\_web.pdf>. S. 102-127. ISBN 978-952-60-4167-4.

**Veijola, S. & Ilola, H. & Edelman, J. 2013.** Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa: Veijola, S. (toim.) Matkailututkimuksen lukukirja. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus. ISBN 978-952-484-639-4.

**Vuorinen, P. 2019.** Kestävän rakentamisen kriteerit -hanke. Rakennusteollisuus RT ry:n ympäristö- ja ener-giajohtaja Pekka Vuorisen esitys 20.03.2019 Vähähiilisen rakentamisen vuosiseminaarissa. Lataaja: Ympä-ristöministeriö. [verkkoaineisto] [viitattu: 03.03.2020]. Saatavissa: <https://www.youtube.com/watch?v=2eSWAuJEm\_Y&list=PLP2CwiFTY-N73ydbv9MdUNftRnXVeWajn&index=13>.

**WCED 1987.**Our common future. World Commission on Environment and Development. Saatavissa: <https://www.finna.fi/Record/helka.691405>.

**YK 2020.** Kestävä kehitys. Osio Suomen YK-liiton www-sivustolla. [verkkoaineisto] [viitattu: 4.10.2019]. Saatavissa: <http://www.ykliitto.fi/yk-teemat/kestava-kehitys>.

**YM 2020a.** Maankäyttö- ja rakennuslaki uudistuu. [verkkoaineisto] [viitattu: 02.03.2020]. Saatavissa: <https://mrluudistus.fi/tietoa-lakiuudistuksesta/>.

**YM 2020b.** Vähähiilinen rakentaminen. [verkkoaineisto] [viitattu: 02.03.2020]. Saatavissa: <https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\_ja\_rakentaminen/Rakentamisen\_ohjaus/Vahahiilinen\_rakentaminen>.

**YM 2018.** Rakentamisen ohjaus. [verkkoaineisto] [viitattu: 25.02.2020]. Saatavissa: <https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\_ja\_rakentaminen/Rakentamisen\_ohjaus>.

**YM 2017.** Mitä on kestävä kehitys? Ympäristöministeriön www-sivu. [verkkoaineisto] [viitattu: 05.01.2019]. Saatavissa: <https://www.ym.fi/fi-FI/Ymparisto/Kestava\_kehitys/Mita\_on\_kestava\_kehitys>.

**YM 2016.** Suomen rakentamismääräyskokoelma | Ympäristöministeriö. Ympäristöministeriön www-sivu. [verkkoaineisto] [viitattu: 27.04.2020]. Saatavissa: <https://www.ym.fi/rakentamismaaraykset>.



